قناة السويس
والطرق البديلة والمنافسة
(١٨٦٩ـ١٩٨٥)

دكتور
السيد حسين جلال

بسم الله الرحمن الرحيم

" وقل رب زدنـــى علمـــــــــا "

" وفوق كل ذى علـــم عليـــــــــم "

صدق الله العظيم

المقدمـــــة :

تعرضت منطقة الشرق الأوسط ، الغنية بمواردها الاقتصادية والبشرية علاوة على موقعها الممتاز بين القارات ،منذ النصف الثانى للقرن التاسع عشر،لنهب استعمارى وتنافس دولـــى للسيطرة على هذه الموارد واخضاع الممرات الملاحية والمضايق والمواقع الاستراتيجية فيها لنفوذه وسيطرته .

وقناة السويس جزء من هذا العالم المتفجر، أثرت وتأثرت بالأحداث التى جرت فى المنطقة. فقدتعرضت قناة السويس لخطـر المنافسة والتهديد فى السنوات التى أعقبت افتتاحها للملاحة العالمية ،واستمر ذلك الأمر حتى يومناهذا .

ويوضح هذا البحث الأبعاد الحقيقية لتلك الأخطار التـى أحاطت بهذا الممر الملاحى الذى أعطى لمنطقة الشرق الأوسـط بعدا استراتيجيا جديدا منذ السبعينات من القرن التاسع عشر جعل القوى الاستعمارية تتنافس لاخضاع هذا الممر المائى لنفوذها أو ايجاد طريق بديل للتجارة يهدد احتكار قناة السويس ،وهـو أمر عانت منه مصر والقناة منذ انشائها .

وتعتبـر قناة السويس ميزانا دقيقا وحساسا للأحـــداث السياسية والاقتصادية للعالم ومنطقة الشرق الأوسط بخاصة. وتاريخ قناة السويس ليس فقط تاريخ مصر وانما هو أيضا تاريخ منطقة الشرق الاوسط وتاريخ التنافس الاستعمـارى الاوربى فى افريقيا وآسيا .

وتوضح هذه الدراسة - التي تعتمد على الوثائق البريطانية والفرنسية المنشورة وغير المنشورة - حقيقة الأطماع الاستعمارية للدول البحرية الكبرى وأهدافها وخططها وسياستها من خلال مشاريعها الهندسية الكبرى لشق طريق للتجارة مع الشرق .

من تلك المشاريع الهندسية الكبرى التي حفل بها ذلك العصر نجد الممرات الملاحية لربط البحر المتوسط بالبحر الاحمر عبر دلتا مصر، وأخرى عبر فلسطين . كذلك نجد مشاريع لخطوط السكك الحديدية مثل سكة حديد بغداد وسكة حديد (القاهرة - الكاب) وسكة حديد (كندا - الباسيفيكي) وسكة حديد سيبيريا . وكذلك الطرق البرية التي تمثل قنطرة أو رأس جسر فيما بين البحر المتوسط والبحر الاحمر .

كما تناولت الدراسة موضوع خطوط انابيب نقل بترول الشرق الاوسط الى موانى شرقى البحر المتوسط ، ومشروع خط انابيب عبر القارة الافريقية " حتى المحيط الهادى ، تعمل بعيدا عن قناة السويس ، نتيجة لحرب الخليج بين ايران والعراق .

وعلى أية حال فان قناة السويس رغم وجود الطرق البديلة والمنافسة الا أنها تمتلك مقومات طبيعته رهبها الله لها تؤكد تفوقها واستمراريتها فى خدمة النقل البحرى والتجارة العالمية وفى نفس الوقت تعتبر رافدا من روافد العملات الحرة تمد خزانة الدولة بمعين لا ينضب .

(بورفؤاد فى اكتوبر ١٩٨٦)

دكتور
السيد حسين جلال

الفصل الاول

الممـــرات الملاحية المنافسة والبديلة لقنـــاة السويـــــــس

(١٨٦٩ – ١٩٨٥)

١ – مشروع قناة عذبة من الاسكندرية الى السويس (١٨٧٢)

٢ – فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر :
الانجليز يطالبون بشق قنة ملاحية ثانيـــــة (١٨٨٢)

٣ – قناة من خليج ابو قير حتى السويس
(مشروع لقناة ملاحية انجليزية يقترحهـــا مهندس انجليزى) (١٨٩٦)

٤ – قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح (١٨٦٩)

٥ – قناة باناما وقناة السويـــــــس (١٨٨٠–١٩١٤)

٦ – قناة البحرين الاسرائيليـــــــة (١٨٥٠–١٩٨٥)

الفصل الاول

الممرات الملاحية المنافسة والبديلة لقناة السويس

(١٨٦٩ - ١٩٨٥)

١ - مشروع قناة عذبة من الاسكندرية الى السويس (١٨٧٢):

بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية (١٨٦٩) لم تلبث أن برزت فكرة شق قناة ملاحية ثانية فى مصر عام ١٨٧٢ . ففى خريف ذلك العام ارسل ستانتون - قنصل بريطانيا العام فى مصر - برسالة الى جرانفيل وزير خارجية بريطانيا - يخبره فيها بالحديث الذى دار بينه وبين الخديوى اسماعيل - فيذكر أنه وجد من الخديوى ميلا شديدا لمشروع انشاء قناة عذبة للملاحة البحرية فى مصر من الاسكندرية الى السويس ، وأنه علم أنه هناك مفاوضات لتكوين شركة انجليزية تقوم بتمويل بناء تلك القناة ، التى قدر الخديوى تكاليفها بمبلغ يتراوح بين أربعة وستة ملايين من الجنيهات . ورأى أن مرور هذه القناة الجديدة عبر مناطق مأهولة بالسكان فى مصر سيكون سببا فى زيادة الرخاء فيها . كذلك ذكر ستانتون أن جون فولر John Fowler - كبير مهندسى الخديوى - سوف يشرف على انشاء هذه القناة ، وأن هذا العمل سيكون مصريا خالصا :

"..Would be purely an Egyptian,Undertaking".

وعند الانتهاء من شق هذه القناة فسيؤجرها الخديوى للشركة الانجليزية التى مولت المشروع (١) وعلم ستانتون من الخديوى أن دى لسبس احتج بحقه المطلق فى حركة السفن الملاحية فيما بين البحرين ، وهو ادعاء لم يكن الخديوى اسماعيل مستعدا للموافقة عليه (٢).

هذا وقد اعتقد هنرى اليوت H . Elliot - سفير انجلترا بالاستانة - أن رغبة الخديوى اسماعيل القوية فى تنفيذ هذا المشروع انما ترجع الى اهتمامه الشديد بالتوصل الى تسوية لمسألة الاصلاح القضائى فى ذلك الوقت (٣).

ويؤكد هذا الاتجاه تلك الرسالة التى بعث بها اسماعيل لنوبار يخبره فيها أن شريف باشا قد اطلعه على بعض الخطابات التى سلمها له دوبيه (ممثل شركة قناة السويس) يستفسر عن الشائعات التى رددتها الصحف الانجليزية عن فتح طريق مائى جديد للمواصلات بين الاسكندرية والسويس ، وطلب اسماعيل من شريف الرد على الشركة بأن للحكومة المصرية تمام الحرية فى شق هذا الطريق ومؤكدا بقوله " واننى سأفتحه اذا حقق ذلك مصلحة بلدى ، ولا سيما اذا مضت فرنسا فى معارضتها للتعديل القضائى

---

(١) Stanton to Granville, Sept. 14., 1872, parl. Pap. Egypt. no 18 (1883). No. 1.

(٢) Ibid .

(٣) Elliot/Granville., The rapia, Septem. 24, 1872, Parl, Pap. Egypt. 8 (883) No. 2.

الخاص بالجنايات ،وأن فتح هذا الطريق الجديد يكون تسهيلا جديدا لتجارة العالم بأسره وأن الدول الأخرى لا تحجم عن الموافقة عليه وأنها تمدنى حتما بمعونتها" (١).

وفى نفس الوقت انتقد اليوت موقف دى لسبس وادعائه بأن هذا المشروع يمثل خرقا للفرمان وحق الامتياز الممنوح له ، وأنه اذا نفذ ، فانه سيقدم دعوى تعويض ضخمة ،وأكد اليوت أن فرمان الامتياز لا يحتوى على نص يحظر (Debaring) على الحكومة المصرية السماح لأطراف آخرين (Other parties) تنفيذ عمل مشابه - وعلى الرغم من غياب نص كهذا ، فان ذلك لن يمنع دى لسبس من المطالبة بحق الاحتكار The monopoly ويستطرد هنرى اليوت فى تحليله للموقف ، بأن المسألة سوف يقررها القضاء ،وأنه طبقا لذلك فقد تنجح الشركة أو تفشل فى التمسك بحقها المطلق لحركة الملاحة بالقناة فى مصر . واذا ما عرضت المسألة على القضاء ،فى وضعه الحالى فى مصر ،لأصبحت المسألة موضوع مفاوضات دبلوماسية ،وسيؤدى هذا بطبيعته الحالى الى مزيد من التوتر وسوء الفهم (٢).

---

(١) رسالة من الخديوى اسماعيل الى نوبار باشا فى ١٨ سبتمبر ١٨٧٢ ملف ٣/٣٤ عابدين - ترجمة - نقلا عن كتاب: اسماعيل كما تصوره الوثائق - جاك تاجر وجورج جندى ، القاهرة ١٩٤٧ - ص ٦٥ .

(٢) Elliot to Granville, Parl.Pap.18(1883)No.2. op. cit

كما اعتقد البيوت أن المشروع نفسه يبدو أنه انبثق وتطور بالتدريج من اقتراح خاص بتوسع كبير فى الرى . فقد رأى الخديوى أن القناة العذبة الحالية من القاهرة للسويس يمكن توسيعها دون مصاريف كبيرة لتصبح فى الوقت نفسه صالحة لملاحة السفن البحرية ، وأن قناة الرى المقترح شقها من سد القناطر الى الاسكندرية يمكن جعلها - هى الأخرى - صالحة للغرضين : أى الرى والملاحة البحرية ، علاوة على اختراقها لمناطق وأراض خصبة ومأهولة بالسكان ، بدلا من قناة مالحة تشق طريقها عبر صحراء جرداء ، كالقناة الحالية ، وحبذ الخديوى اسماعيل هذه الفكرة بشدة ، واختمرت فى ذهنه لأنه اذا استخدمت القناة فى الغرضين : أى الملاحة النهرية والرى ، فانها بالتأكيد ستحقق عائدا كبيرا مقابل تعريفة رسوم مرور مخفضة بالاضافة الى قلة تكلفتها والفائدة التى تعود على البلاد منها (١).

وعلى أية حال فقد اختفت هذه الفكرة بعدما سوى الخلاف الخاص برسوم المرور فى قناة السويس . وان كان البعض يرى انه لم يصرف النظر عند هذا المشروع الجديد الا بعد أن حصلت انجلترا على أسهم قناة السويس فى عام ١٨٧٥ (٢).

---

(١) Ibid .

وعن مشكلة رسوم رسوم المرور فى قناة السويس راجع للمؤلف كتاب الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ١٩٧٩ ، ص ص ١٩٧ - ٢٩٢ .

(٢) هنرى رزنر ، انجلترا فى مصر ، ص ٥١ .

٢ - فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر :

الانجليز يطالبون بشق قناة ملاحية ثانية (١٨٨٢):

وفى أعقاب الاحتلال البريطانى ازداد الحماس لدى قطاعات كبيرة من الرأى العام البريطانى وأصحاب المصالح الحيوية فى قناة السويس، فقادوا حملة اعلامية ضخمة، ومارسوا ضغوطا سياسية هائلة على الحكومة البريطانية من أجل شق قناة ثانية فى مصر تربط البحرين الاحمر والمتوسط وتكون بمعرفة واشراف البريطانيين، وذلك حلا للأزمة المستحكمة مع شركة قناة السويس ودى لسبس الذى تمسك بحقه المطلق فى احتكار طريق السويس البحرى .

وسنتناول بالدراسة هنا مواقف هذه القطاعات المختلفة من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية باشراف بريطانيا فى مصر .

ا - الصحافة البريطانية :

بعد اسبوع فقط من دخول القوات البريطانية القاهرة، نجد صحيفة Times البريطانية تحذر شركة قناة السويس بالتلويح باحتمال انشاء قناة ثانية فى مصر تستطيع استقبال السفن الضخمة (١) . وقد أشارت المقالات والخطب - خلال هذه الفترة - الرأى العام البريطانى الذى كان يهتم حينئذ بالعلم والتجارة . (٢)

(١) The Times, Sept 21,1882.

(٢) Henry,Rouse,The story of another Suz Canal. P . 33 .

وأوضحت الصحيفة أن حركة الملاحة فى قناة السويس آخذة فى الزيادة والمسألة الملحة آنذاك هى " توسيع القناة" أو انشاء قناة ملاحية جديدة" تستطيع استقبال سفن العصر الضخمة ، وأوضحت أن فكرة شق قناة ثانية قد تبدو للبعض خيالية الا أن البراهين تؤكد انها عملية وبعيدة عن الخيال . كما أن فريقا آخر يرى أن توسيع القناة أجدى من شق قناة جديدة قد تستغرق ربع قرن (١).

ثم نشرت صحيفة Times أيضا فى عددها الصادر فى ٢٧ ابريل ١٨٨٣ نص الحديث الذى دار بين وفد الغرف التجارية واتحاد الغرف الملاحية فى بريطانيا وبين جرانفيل - وزير الخارجية - حيث طالبوه بحث الحكومة البريطانية على انشاء قناة ثانية تكون تحت الادارة البريطانية وتتم بمعرفة الشعب البريطانى الذى يملك أربعة أخماس التجارة بين الشرق والغرب المارة بالقناة ، بالاضافة الى مركز انجلترا الجديد فى مصر، فلها الحق فى رعاية مصالحها فى هذا البلد بعد التضحيات التى قدمتها فى مصر، كل ذلك يجب أن يدفع الحكومة البريطانية - فى رأى الصحيفة الى التمسك بحقها فى امتيار القناة الثانية (٢). كما طالب الوفد الحكومة بألا تقنع وتشعر بالرضا بالنسبة للتحسينات فى القناة الحالية أو أن تسمح بازدواجها تحت الادارة

---

(١) The Times, Sept. 21., 1882.

(٢) Ibid., April 27., 1883.

الفرنسية ، بل طالبوا بأن تحصل انجلترا على حق انشاء طريـــق بديل [١] .

وأوردت الصحيفة رد جرانفيل على الموضوعات التى أثارها الوفد معه ،حيث أوضح أهمية الموضوع الذى أثاره وفود الغـــرف التجارية الذين يمثلون أهم الهيئات والشركات الملاحيـــــة ، واقتناعه بكثير من الآراء التى عرضت ،وأفاد أن مجلس الوزراء قد قام بدراسة هذا الموضوع بعناية تامة وتوصل الى قـــــرار مبدئى ، هو أن الحكومة ترى مسئوليتها الحالية فى مصرلا يمكن ان تكون سببا فى ربط نفسها بمشاريع صناعية عامة ،ولكنهــــا تعترف بأن هناك ظروف خاصة وأعمالخاصة يجب معاملتهـــــا استثنائيا والتى على حكومة جلالة الملكة دراستهاوالعنايـــة بها . وبالنسبة لهذه القضية تعتقد الحكومة أن المشاريـــع يجب ان تكونناضجة حتى يمكن تقديمها من وجهة نظرهم ،وأنــه لا يمكن أن يسألوا عن وجهات نظرهم كأساس للتقدم بطلبات،ســواء لحملة الأسهم أم للحكومة المصرية .كل هذا يوضح للوفـــــد أن الحكومة البريطانية توالى المسألةعنايتها واهتمامها .وأوضح جرانفيلللوفد فى حديثه : " وليس كما تعتقدون اهمالنـــــا للمسألة . ولكن يجب عليكم أن تقدرواهذه المسائل المعقدةبشدة والمتعلقة بهذه المسألة الحساسة . فمنها مصاعب قانونيـــة ودولية ،وأخرى ذات صبغة هندسيةومسائل تتعلق برغبـــــات

---

(١) Ibid .

المصريين أنفسهم،فقد ذكر احد العارفين بمجريات الأمور فـــى مصر عقب احتلال العاصمة أننا سنجد فى مصرشعبا حساسا للغايـــة للتباحث معه فى مصلحة مصر،واذالم تساندهم الحكومة المصريـــة والبريطانية بالشكل الذى يتوقعونه،فانهم سيهاجمـون الادارة والحكومة بشكل عام" (١). كذلك أوردت الصحيفة رأى جرانفيـــل فى هذه المشكلة من كافة جوانبها حيث قال : " وكذلك هنـــاك مسائل متعلقة بالتجارة الدولية ، التى تمتلك دولتنا الجـزء الأعظم منها والتى ستستفيد أكثر من أى أحد من المشـــروع . ويمكن القول أننا فى اتصال مستمر مع لورد دوفرين بخصوص هــذا الموضوع وأن هذه المسألة ستجدد بمجرد ذهابه الى مصرولا أستطيع المبالغة فى تقدير أهمية المعلومات التى ترد الينا من أولئـك الذين يرتبطون بالعمل الفعلى،ولهم مصالح فعلية مرتبطـــة بقناة السويس . وأشكركم على قدومكم الينا وتقديمكم هـــذه المعلومات الهامة والتى استمعت اليها بعناية واقتناع تـــام، ومن جانب آخر أسألكم أن تتحملوا بالصبر قليلا معى " (٢).

وهكذا شاركت الصحافة البريطانية فى الحملة المثارة حول انشاء قناة ثانية فعرضت لوجهات نظر وآراء كافة أطراف المشكلة من شركات ملاحية وملاك سفن ورجال السياسة وغرف الملاحة والتجارة.

---

(١) Ibid.

(٢) The Times, op.cit.

ب - ملاك السفن البريطانية يطالبون بشق قناة ثانية فى مصر :

وقد شارك ملاك السفن فى الصراع الناشب مع الشركة ، فقد ازدادت شكاوى ملاك السفن البريطانية وانهالت طلباتهم واحتجاجاتهم على وزارة الخارجية البريطانية [١]، ويمكن وصف هذه الاجتماعات وتشبيهها بالصراع الذى نشب بين شركة قناة السويس وعملائها فى الفترة من ١٨٧٢ - ١٨٧٤ والمعروفة باسم " أزمة رسوم المرور"[٢]. وقد أثار هذا الصراع المشاعر بشدة فى انجلترا وفرنسا وانتهى كما سنرى الى تسوية وسط على غرار اتفاقية " ستوكس - دى لسبس " عام ١٨٧٦[٣].

وكان لملاك السفن البريطانية دورهم المؤثر فى السياسة البريطانية ازاء مشكلة قناة السويس ، فهم يقومون بدور ناقلى البضائع فى العالم ، وسيطروا على حركة الملاحة بالقناة أكثر من ذى قبل واستخدموا عبر طريق السويس فى عام ١٨٨١ سفنا يقدر ثمنها ٢٣ مليون جنيه استرلينى أو $\frac{١}{٤}$ رأس المال المستغل فى الأسطول البريطانى .

---

(١) يوجد العديد من المراسلات فى مضابط البرلمان البريطانى المعروفة باسم Parl.Papers من ملاك السفن تدور معظمها فى الفترة التالية على الاحتلال البريطانى لمصر ١٨٨٣ حول المطالبة بشق قناة ثانية وتحسين قناة السويس لتسهيل مرور سفنهم بسرعة وبدون حوادث .

(٢) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ١٩٧ - ٢٤١ .

(٣) Farnie, op.cit.P.306.

ورأى معظم ملاك السفن ان الرسوم المرتفعة فى قناة السويس علاجها الوحيد هو شق قناة ثانية يمكن عن طريقها نزع الارباح الضخمة لشركة قناة السويس دون الوقوع فى اى مخاطرة علاوة على تسهيل مد الخطوط الملاحية دون منافسة . واتحدت كلمة ملاك السفن كبارا وصغارا على معارضة فكرة استخدام طريق رأس الرجاء الصالح، لأن معنى ذلك اعادة بناء اسطولهم وفى ذلك رفع لتكاليف العمليات الى مستوى غير مربح (١).

كما تلقت وزارة الخارجية البريطانية شكوى من أحد ملاك السفن فى ٣٠ اغسطس ١٨٨٢ تحيطها علما بالزيادة المستمرة فى أحجام السفن ،وهذا يشير بشكل خطير مشكلة توسيع وتعميق قناة السويس لتستطيع استقبال هذه السفن الضخمة . وأصبح الأمر ملحا ويحتاج الى حل سريع بدليل ان سفينة تجنح بقناة السويس اسبوعيا ، مما يترتب عليه اعاقة وتعطيل مستمر لحركة الملاحة المنتظمة لقناة السويس .

وأوضحت الرسالة ان الحل لكل هذه المشكلات هو عن طريق بناء قناة ملاحية ثانية بمعرفة البريطانيين (٢)، بحيث تواكب هذه القناة التقدم المستمر، وتسمح بمرور السفن من كافة الأحجام والحمولات . وهذا ، بطبيعة الحال ،سيعطى ملاك السفن طريقا

(١) Ibid.PP.306 - 307.

(٢) Michael to Granville,London,August 30,1882, Parl.PaP.Egypt 17(1883),No.2.

ملاحيا بديلا "An alternative route" تبدو أهميته عند حدوث أى كارثة سياسية او طبيعية تعوق احداهما ،وقدرت تكاليف هـذه القناة المقترحة بحوالى ثمانية ملايين جنيه استرلينى علـى أكثرتقدير، بل ربما يقل عن ذلك نظرا للتطور التكنولوجى لما تملكه حاليا من معدات حديثة قد تخفض تكاليف الانشاء.وأكـد ميخائيل - ممثل بعض ملاك السفن - أن نصف هذا المبلغ المطلوب لتحقيق هذا العمل القومى الهام يمكن الحصول عليه فورا مـن أصدقائه ،وأن رأس المال كله يمكن جمعه بسرعة من المواطنين البريطانيين، وبالأخص من ملاك السفن الذين يمثلون ٦٨ ٪ مـن اجمالى حركة الملاحة التى تعبر القناة .وأخبر ميخائيـل جرانفيل بالآتى : " اذا اقنعتم سيادتكم أن المشروع - الـذى نؤمن بأهميته - له مزايا عظيمة من كافة الوجوه ،أكثر مـن تنفيذ أعمال تحسين القناة الحالية - فنأمل عندئذ معاضـدة ومساندة الحكومة البريطانية لانشاء هذه القناة الجديدة فـى اتجاه برزخ السويس ،بعد موافقة وزارتكم وبعدتصديقكـم ورعايتكم التى لها وزنها للمشروع سوف نتقدم للخديوى فـى مصر بطلب للحصول على امتياز البدء بالمشروع" وأضاف أنه فى حالة الموافقة سيضع تحت تصرف جرانفيل كل التفاصيل التـى توضح الطريق الجديد، وأقصر طريق يراه المهندسون لتنفيـذ المشروع . الا أن الخارجية البريطانية ردت بأنها لا تميل الى اتخاذ اجراء فى هذه المسألة " (١).

---

(١) Charles Dilke to Michael,F.O./9.1882.Parl. Paper Egypt A (1883)No.3.

كذلك تلقى جرانفيل خطابا من مجموعات ملاك السفن ببريطانيا [١]، يحثونه فيها على الاسراع بانشاء قناة ملاحية ثانية فى مصر بسبب معاناة ملاك السفن البريطانية كثيرا من الرسوم الباهظة، التى تعرضها شركة قناة السويس، ليس فقط بالنسبة لرسوم المرور بالقناة وانما أيضا بالنسبة لرسوم الارشاد والفنارات، علاوة على التأخير الناتج عن الاجراءات الخاصة بالحجر الصحى "Quarantine regulations" والتى نفذت بالقناة اعتبارا من سبتمبر ١٨٨١ حتى مارس ١٨٨٢. وطلب ملاك السفن عند انشاء هذه القناة الثانية، أن تكون السيادة عليها لحكومة انجلترا، لضمان سيطرة انجلترا على ادارة القناة الجديدة [٢] . كما طلب ملاك السفن من جرانفيل قبول وفد من ملاك السفن والتجار وآخرين ممن يعنيهم أمر القناة لدراسة هذه المسائل معه [٣].

---

(١) هذه المجموعات هى General Ship-owners., Clyde Steam ship,owners North Shields ship owners, Cardiffship owners association .

(٢) Granville. رئيس مجموعة ملاك السفن البريطانية Green Lond.22.12. 1882,Bird/Granville 24.12.1882, Andamason/Granville.11.1.1883,Parl Paper.Egypt 17(1883)No.13. 14. 20 . 22.

(٣) Ibid.

كما بعث لورد نابير Lord Napeir ، وهو أحد الأعضاء البارزين فى مجلس العموم البريطانى،برسالة لجرانفيل ،نيابة عن مجموعة كبيرة من ملاك السفن فى بريطانيا [١]يخبره فيها أن اتجاها كبيرا مؤيدا لفكرة شق قناة جديدة عبر برزخ السويس من جانب ملاك السفن والتجار البريطانيين وأن المشاعر المؤيدة لهذا المشروع كانت تحددها عوامل كثيرة منها : رسوم المرور الباهظة والابتزاز ،والتأخير المثير للضيق ،والمعاملة الاستبدادية التى تلقاها الملاحة البريطانية والأجنبية عند مرورها بالقناة الحالية ،تلك القناة غير المتناسبة مع تطور بناء السفن أو حركة الملاحة المتزايدة يوما بعد يوم ،علاوة على استحالة تلبية رغبات ملاك السفن البريطانية والتجار بشكل يتساوى ويتناسب مع مصالحهم من جانب ادارة الشركة التى يسودها النفوذ الفرنسى [٢].

وكذلك تقدم السيدان : ليختنبرج Lichtenberg[٣] وستيفنسون E.C.Stephons بليفربول فى مارس ١٨٨٣ نيابة عن ملاك السفن ،بأول تصميم للقناة الجديدة المقترحة عبر برزخ السويس ،والتى تسير موازية للقناة الحالية طالبين مساندة الحكومة البريطانية ، عندما تسير خطوات اكتماله الى الامام.

(١) أرفق لورد نابير برسالته قائمة بتوقيعات ملاك السفن ورغبتهم فى شق قناة ثانية تحت الادارة البريطانية .

(٢) Lord Napier/ Granville.Lond.212-1883.Parl. Egypt 17(1883) ,No. 26.

(٣) مالك شركة فحومات بليفربول وبورسعيد .

وأن ملاك السفن ليرون فى هذه القناة خير دعم للمصالح التجارية لبريطانيا وكذلك للسياسة القومية بكل معانيها [(١)].
ولم يستطع جرانفيل ان يتعهد بمساندة وتشجيع أى مشروع فى مصر فى الوقت الحاضر. الا أن لورد نابير أكد لجرانفيل أن مشروع انشاء قناة ثانية له وجاهته بطريقة يصعب الجدال فيها، كما أنه مفيد من الناحية العملية :

.."A project the practicability of which is undisbuted.."

وأن هذا المشروع — فى نظره — لن تواجهه صعاب مادية ولكن العائق الوحيد — ان وجد — هو عائق يتصف بالصبغة السياسية "Impediments of apolitical nature" واستفسر نابير من جرانفيل عما اذا كانت الحكومة البريطانية تميل للمشروع، واذا ما قدم اليها مشفوعا بضمانات مالية ووكالات تنفيذية، يمكن للحكومة البريطانية استخدام نفوذها لدى الحكومة المصرية، وأن الحكومة البريطانية مطالبة بالموافقة على الرسم من حيث المبدأ، فاذا وجدته صالحا للتنفيذ، فان مصادر التمويل والخبرات الفنية سرعان ما تكون جاهزة تحت تصرفها. وأكد نابير اجماع ذوى المصالح فى قناة السويس على أهمية وصلاحية المشروع، فقد وقع عليه ٢٩٧ ممثلا عن الشركات والمؤسسات التى تمر سفنها عبر قناة السويس، والتى تقدر قيمتها ٣٠٠ر٧٢٧ر٣٠ جنيه استرلينى، علاوة على أن حمولة سفن هذه الشركات

---

(١) Losrd Napier / Granville.op.cit.

والمؤسسات تزيد عن نصف اجمالى الحمولات العابرة لقناة السويس (١). وأن كل الشركات الملاحية وملاك السفن فى المملكة المتحدة ليشعرون بالغبن من جراء الاحتكار القائم من جانب شركة قناة السويس وبرغبة جارفة فى ملكية طريق ملاحى بين البحرين يكون تحت الادارة البريطانية (٢).

وأكد نابير أن هذه المجموعات تحدوها الرغبة والأمل والجدية ، الا انها متفرقة ومشغولة ، ولكن لديها الاستعداد لايفاد مندوبين يمثلونها للمشاركة فى الاعمال المبدئية. وأشار نابير الى أن دى لسبس حصل على امتياز تأسيس شركة بهدف شق قناة عبر برزخ السويس ، فى غياب أى رسم أو تقديرات أو مشروع محدد وانما مجرد ادعاء بأن التصميم عملى ، وأنه سيكون فى مقدوره تمويل وتنفيذ المشروع (٣).

ورد نابير على اعتراض جرانفيل على المشروع والتأمل بأن شركة قناة السويس لديها امتياز لمدة ٩٩ عاما فى برزخ السويس ، وأنه بدراسة عقد امتياز ١٨٥٤ والفرمانات التالية والاتفاقيات وكل المراسلات المنشورة الخاصة بشق القناة الحالية ، أكدت أن النص الذى ورد فى عقد الامتياز الأساسى والذى يخول

---

(١) Lord Napier/Granville, Lond. 23-3.1883, Parl. Pap. Egypt 17(1883), No, 28.

(٢) Ibid .

(٣) Ibid.

لدى لسبس سلطة انشاء وادارة شركة عالمية لشق قناة ببرزخ السويس توصل البحرين(١)، انما قصد بها منع الحكومة المصرية فى ذلك الوقت من التعامل مع أعضاء آخرين ابان المفاوضات ،ولم يكن هذا النص بأى حال من الاحوال يرمى الى منع شق قناة أخرى، سواء عن طريق الحكومة المصرية نفسها، أو عن طريق أى حكومة أخرى ، أو أى هيئات أو مجموعات تعمل تحت اشراف الحكومة المصرية طوال الفترة المنوه عنها بعقد الامتيار ،وذلك فى حالة اذا كان هذا العمل مناسبا للمصلحة العامة(٢). ورد جرانفيل على ذلك بأن قراره الذى أبلغه للورد نابير من قبل (٢١ فبراير ١٨٨٣) حول هذا الموضوع انما هو نتيجة لقرار مجلس الوزراء،وهو ان الحكومة البريطانية لا تستطيع فى ذلك الوقت اعلان مساندتها لأى خطة أو حتى مساندة أى شركة، أو حتى فى تعودها ابداء رأيها حول اى مشروع غير مستوفى التفاصيل (٣).

وعبر لورد نابير(٤) وليختنبرج عن أسفهما لموقف الحكومة البريطانية المتردد وغير المساند للمشروع ، وعدم تحركها

---

(١) Le pouvoir exclusif de constituer et de diriger une compagnie Universells pour le percement d'Itsthme de Suez et l'exploitation d'un Canal entre les deux mers.

(٢) Ibid.

(٣) Granville to Lord Napier, R.O.4.4.1883 Parl. Papar.Egypt 17(1883).No.29.

(٤) Lord Napier/Granville., Lond.14.4.1883.Parl. Paper.op.cit,No,31.

السريع لدراسة هذا الموضوع الهام،وأوضحا له أن ملاك السفن يقدرون فى نفس الوقت موقف الحكومة الرامى الى عدم تأييد أى مشروع لم يحظ بدراسة وتفاصيل كاملة ،هذا وقد اجتمع رأى ملاك السفن البريطانية، وكذلك التجار المتعاملين مع الشرق على أن يقوم لورد نابير بالضغط على الحكومة البريطانية وعلى جرانفيل بضرورة العمل السريع وأوضحا له أن ملاك السفن والتجار لن يقفوا موقفا سلبيا،وهم بسبيل اتخاذ الخطوات اللازمة لتنظيم أنفسهم فى شكل نقابة أو شركة لتصبح فى موقف قوى يساعدها على تنفيذ أهداف المشروع الذى يرغبون فيه لمصلحة التجارة،وأن هدفهم الأسمى هو مساعدة الحكومة البريطانية للوصول الى نتيجة عملية ترضى كلا من الحكومتين المصرية والبريطانية (١).

جـ - شركات الملاحة البريطانية تشارك فى الصراع من اجل شق قناة ثانية :

هذا وقد قام وستراى Westray ممثلا عن مجموعة كبيرة من أكبر الشركات الملاحية ببريطانيا (٢) المختصة بالتجارة مع الشرق

(١) Lichtenberg to Lord Napier, Liverpool., 12.4.1883. 1883. Parl. Pap. op. cit. Inclosure in No. 31.

(٢) وهى مجموعة كبيرة من الشركات الملاحية التى رفعت المذكرة لوزير خارجية بريطانيا منها على سبيل المثال :
P & O Steamship Comp.
- British India Steam Navigation. Easterm =

باخطار جرانفيل بتكوين اتحاد ملاك السفن البريطانية له سلطات ونفوذ واسعة بالتجارة بهدف تشجيع موضوع شق قناة ملاحية تربط البحرين المتوسط والأحمر.وقد اكتتب بمبلغ يتراوح بين ٢٠٫٠٠٠ جنيه استرليني لهذا المشروع الكبير . وتمثل حمولات سفن هذه الشركات الملاحية العابرة لقناة السويس ثلاثة ملايين طن سنويا (١). وأكد الاتحاد لجرانفيل ان القناة الحالية غير قادرة على استيعاب حركة الملاحة المتزايدة علاوة على أن ادارة القناة" ذات طابع استبدادي" "Arbitrary Administration" وأوضح الاتحاد ان خطوتهم التالية هى دراسة مسألة عدم وجود عوائق قانونية بالنسبة لانشاء قناة ثانية ،وأنهم يعتبرون تصدى دى لسبس وشركته لهذا المشروع عمل غير قانونى . وأهاب الاتحاد بالحكومة الاهتمام بايجاد حل سريع للمسألة وأن الاتحاد يميل الى التوصية بانشاء قناة ثانية مستقلة تماما عن القناة الحالية رغم الصعوبات التى تواجه هذا المشروع ،نظرا للمصالح الحيوية لانجلترا فى هذه الشركة. ومع ذلك فان اتحاد ملاك السفن أبدى استعداده لاتخاذ الخطوات الضرورية لارسال مندوبين على درجة كبيرة من الكفاءة لدراسة برزخ السويس وتحديد موقع القناة الجديدة. وأيضا لتعيين الوفود التى سترسل للخديوى

Steamship Copany. -orient steam navigation == Comp.

(١) Westray/Granville.Lond.25.5.1883.Egypt 17 (1883),No. 38.Parl.pap.op.cit.

لضمان الحصول على امتيار انشاء قناة ثانية بمعرفة حكومتـــه وهو مشروع مضمون نجاحه وربحه الوفير . وأبدى الاتحاد رغبتـــه فى ألا يضع نفسه فى موقع معادى للحكومة البريطانيـــة ، وأن هدف جهودهم هو ان تجد تجارة البلاد التسهيلات المطلوبة وعلـــى أسس عادلة ، آخذين فى الاعتبار المصالح الحيوية للغالبيـــة العظمى (للشاحنين) فى هذه البلاد. وحثوا حكومتهم على الاهتمام بهذا الموضوع الهام (١).

وقد قام وستراى (باعتباره سكرتيرعام اتحاد مـــلاك السفن ببريطانيا) بالرد على موقف الحكومية البريطانية من أن مسألة انشاء قناة ثانية قد انكرته هيئات مختلفة ،موضحـــا أن المسألة فى حاجة الى قرار قانونى،وأن اتحاد وملاك السفـــن والشركات الملاحية ليس فى موقف يسمح له باعطاء حكمه القانونى سواء عن طريق مستشاريه القانونيين ، أم بمعرفة الحكومـــة البريطانية . وأن هدف الاتحاد من ارسال مفاوضين الى مصر وهو:

أ - الحصول على امتيار حفر قناة ثانية .

أو

ب - الحصول على توجيه من الخديوى بأن يتعهد هذا العمـــل بنفسه (٢).

وأوضح أن الاتحاد بأقدامه على هذه الخطوة يعلم مدى الصراع القانونى الذى سينشأ من جانب شركة قناة السويس . ورغم ذلـــك

(١) Westray/Granville,12.10.1883.Parl.Pap.Egypt / (1883).No.17.

(٢) Westray/Granville., London.9.11.1883.Parl. Pap.op.cit.No.20

فان هذا الصراع لن يفزع أو يخيف ، بأية حال من الأحوال ملاك السفن . وبطبيعة الحال فان هذا العمل لن يلجأ اليه اتحاد ملاك السفن الا بعد أخذ تصديق عليه من حكومة انجلترا.

هذا وقد فهم ملاك السفن من وزارة الخارجية البريطانية أن الحكومة تريد أن يمهد ملاك السفن لأنفسهم الطريق لانشاء قناة ثانية ،وعلى هذا تكون اتحاد مجموعات ملاك السفن لاتخاذ تلك الاجراءات فى حدود سلطاتهم لتحقيق هذا الهدف . تلك هى القضية فى نظرهم ،علاوة على ان بونسيفوت Pauncefote قد أكد فى رسالة له أن مسألة القناة الجديدة لن تترك معلقة ، واقترح على اتحاد ملاك السفن ما يأتى :

١ - أن يقوم الاتحاد بالاتصال المباشر بشركة قناة السويس لتسوية هذا الموضوع .

أو

٢ - أن تقوم الحكومة البريطانية بعرض وجهات النظر الخاصة بالاتحاد على الشركة .

الا أن الحكومة البريطانية كانت تحبذ الجانب الأول،ولكن اتحاد ملاك السفن عبر عن آسفه لأنه بعد عدة مناقشات عاصفة - وعلى كره منه - رأى أن عروضه المباشرة مع شركة قناة السويس قد ترتب عليها نتيجة غير مرضية وغير متوقعة ،وخاصة موقف سلطات شركة قناة السويس منذ سحب الاتفاقية الاخيرة معها (اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣) . والتصميم دى لسبس وزملائه على عدم توقيع امتيازات أخرى بخلاف تلك التى وردت فى الاتفاقية المشار اليها (١٠ يوليو). ورغبة من اتحاد ملاك السفن فى تحاشى

تعريض جهود الحكومة البريطانية للخطر بتجاهل التفاوض المباشر مع شركة قناة السويس حتى يتحقق لها أن مسلك ومشاعر شركة قناة السويس قد طرأ عليه تغيير ازاء تبنى وجهة نظر مختلفة عن تلك التى سارت عليها ردحا طويلا من الزمن لكى تنظر الشركة بعين الاعتبار لمصلحة ومطالب التجارة "Claims of commerce" وكان من المنتظر حضور دى لسبس لانجلترا واحتمال اجتماعه مع ملاك السفن لمناقشة الموضوعات مثار الشكوى، وقد وصف وسترای دى لسبس بأنه شخصية بارزة وانه سيلقى استقبالا حسنا من جانب الرأى العام عندما يبدى آراء متفقة مع أهداف وآمال وتوقعات الانجليز خاصة بخطوط المواصلات عبر الاراضى المصرية الحالية والمستقبلة [1].

وأن الرأى العام فى انجلترا ليساند انشاء قناة ثانية أو على الأقل بضمان نصيب أكبر ونفوذ نشط لها فى ادارة القناة وأن شغل الاتحاد الشاغل هو دراسة موضوع انشاء قناة ثانية بالارتباط مع شركة قناة السويس. ولكن شريطة أن يكون على أساس اخضاع هذه القناة الجديدة للاشراف الانجليزى .

ولم يرغب ملاك السفن فى تسجيل وجهات نظرهم تفصيلا خشية سوء التفسير أو الفهم، وأن الفكرة العامة للقناة الثانية تحت

---

(١) Ibid.
وبالنسبة لاتفاقية يوليو ١٨٨٣ راجع رسالة الدكتوراه للمؤلف: الصراع الدول حول استغلال قناة السويس ص ١١٨ - ١١٩.

النفوذ البريطانى ، وتمثيل ملاك السفن والتجار بها ،بحيث يكون لهم أيضا بعض النفوذ فىادارة هذه القناة ،وأن تلك الآراء تجد لها قبولا وتعاطفا على الصعيد الدولى . كل ذلك يجب أن يشكل فى نظر الاتحاد الأساس لأى اتفاق مع شركة قناة السويس . وأن وضع تفاصيل تنفيذ هذه السياسة أمر هام ، الا أنه صعب فى نفس الوقت ،والمهم صياغته فى شكل مبادىء عامة (١).

كذلك طلب الاتحاد من الحكومة البريطانية تشكيل لجنة لاستلام ودراسة كافة مراسلات اتحاد ملاك السفن والجهات الأخرى المعنية . فعندئذ سيكون فىمقدور الحكومة البريطانية تقدير متطلبات التجارة وملاك السفن ،علاوة على ضمان تأييد الرأى العام البريطانى لها (٢).

د - اتحاد الغرف التجارية للملكة المتحدة :

كذلك شاركت مجموعة اتحاد الغرف التجارية للمملكة المتحدة
The association of Chambers of commerce of the
United Kingdom .

فىالمعركة الدائرة حول موضوع شق قناة ثانية ، فقدمت بدورها مذكرة الى لور جرانفيل مطالبين فيها الحكومة بتقديم كافة التسهيلات للشركات الملاحية البريطانية فى ذلك الوقت ،وذلك عن طريق بناء قناة ملاحية ثانية بمصر،وحثها على اتخاذ كافة الخطوات الخاصة بذلك. ودعمت المذكرة باحصائية للسفن

---

(١) Ibod.

(٢) Ibod.

البريطانية والسفن الاخرى العابرة لقناة السويس . ففى عام ١٨٧٠ عبرت القناة سفن بريطانية بلغت حمولتها ٤٣٣ر٨٥١ طنا والسفن الأخرى بلغت ٢٢١ر٠٦٤ طنا ،بينما فى الأعوام ١٨٨٢،٨١،٨٠ كانت كالاتى :

السنة	عدد السفن	اجمالى حمولات السفن البريطانية	السفن الاجنبية	الاجمالى
١٨٨٠	٢٠٢٦	٣ر٤٤٦ر٤٣١ طن	٨٩٨ر٠٨٨ طن	٤ر٣٣٤ر٥١٩طن
١٨٨١	٢٧٢٧	٤ر٧٩٠ر٣٣١ طن	١ر٠٤٠ر٠٧٠ طن	٥ر٧٩٤ر٤٠١طن
١٨٨٢	٣١٩٨	٥ر٧٩٥ر٤٨٤ طن	١ر٣٢٦ر٥٤١طن	٧ر١٢٢ر١٢٥طن

وطالبت تلك المذكرة بالآتى :

أ - أن تهتم الحكومة البريطانية ووزارة الخارجية بموضوع القناة وتسهيل حركة الملاحة بها بالنسبة للتجارة والشركات الملاحية البريطانية ،وذلك عن طريق زيادة نصيبها فى ادارة القناة وحركة الملاحة بما يتناسب مع أهمية التجارة البريطانية ومصالح البلاد فى القناة .

ب - وحيث أنه من المحتمل ازدياد حركة الملاحة بالقناة فى المستقبل زيادة كبيرة من والى الهند ومستعمرات انجلترا فى استراليا ، فان هذا الاتحاد يعلن عن الحاجة الى قناة اضافية : "Additional Canal" للبحر الاحمر . فقد كانت قناة السويس فى السنوات التالية لافتتاحها غير مربحة لمساهميها ،ولكنها الآن تدفع أرباحا مجزية لمساهميها تتراوح بين ١٠ ٪ ، ١٢٪

ورغم أن شركة قناة السويس تقترح تنفيذ بعض الاعمال الاصلاحية الا أن هذه الاصلاحات، بعيدة عن أن تلبي وتتمشى مع متطلبات التجارة العالمية المتزايدة، ذلك أن القناة الحالية غير قادرة على تلبية احتياجات ومتطلبات المستقبل، وأن أحسن حل لهذه المشكلة هو شق قناة ملاحية جديدة سواء كانت تلك القناة الجديدة موازية تماما وملاصقة للقناة الحالية من عدمه، فان المطلوب هو أن تكون تلك القناة الجديدة ملبية لتطور بناء السفن وتطور التجارة، وطالبوا من الحكومة اتخاذ الاجراءات لمزيد من السيطرة على شئون القناة وحركة الملاحة بها (١).

ثم عاد اتحاد الغرف التجارية يبلغ جرانفيل بقراره في ١٠ أكتوبر ١٨٨٣، بأن ممثلي ٤٦ غرفة تجارية بريطانية قد اتخذ قرارا جماعيا بالآتي :

" بالنسبة لمصالحنا في الشرق، فانه من الاهمية بمكان وجود قناة ثانية فيما بين البحر المتوسط والبحر الاحمر بموافقة خديوي مصر، وستكون هذه القناة ممثلة للمصالح البريطانية وبشكل مرضي " . وأعلن المجلس عن رغبته في أن تنظر الحكومة البريطانية باهتمام لهذه الرغبة في أسرع وقت لمصلحة التجارة وملاك السفن ومصالح البلاد (٢).

(١) C.J.Homk(رئيس اتحاد غرفة التجارة البريطانية) to Granville, Lond,26.4.1883.Parl.Pap.Egypt 17(1883) No.32.

(٢) Momk/ Granville,Lond.10.10.1883 .Parl,pap 3 (1883). NO. 16.

هـ - غرفة الملاحة البريطانية .Chamber of shipping of U.K

كذلك بعث جامس ديكسون "James Dixon" رئيس غرفة الملاحة البريطانية - والتى لها وزنها العلمى فى العالم البحرى ولها نفوذها فى بريطانيا - برسالة الى جرانفيل فى نهاية عام ١٨٨٢ ،يلفت نظره لضرورة الاهتمام بانشاء قناة بديلة داخل مصر الى السويس . وذلك نتيجة ما وصلت اليه حالة القناة الحالية من تأخير وتعطيل السفن والتى تسبب مضايقات وضررا بالغا ، وأكثر تكلفة للشركات الملاحية . فاذا نظرنا الى القيمة العظيمية لمجموعة السفن البريطانية التى تستخدم قناة السويس مع تكلفة التأمين البحرى ،وأجور طاقم السفينة ، وأضرار تأخير عبور السفن ،كل ذلك يمثل عبئا ماديا ثقيلا على الملاحة البريطانية ولهذا طلبت غرفة الملاحة من جرانفيل ضرورة اشراف الحكومة البريطانية على أى قناة جديدة قد تشق (١).

ورغب المجلس التنفيذى لغرفة الملاحة البريطانية فى احاطة وزارة الخارجية البريطانية علما بأن الوضع فى مصر آنذاك فريد ومناسب لضمان السيادة البريطانية على أى قناة ثانية ،التى يتوق اليها ملاك السفن البريطانية (٢).

---

(١) Diyon to Granville.Lond.,19.12.1882.Parl.pap. Egypt 17(1883)No,12.

(٢) Ibid.

و - موقف ربانية السفن

ولقد شارك الكثير من ربانية السفن البريطانية بآرائهم أيضافى هذه المشكلة الخطيرة التى هزت الرأىالعام البريطانى خلال عامى ١٨٨٢، ١٨٨٣ . فمثلا علىسبيل المثال لا الحصر - نجد الربان راوسون Rawson - يبعث بمذكرة للحكومة البريطانية يقترح فيها انشاء قناة ثانية. بحيث تستخدم القناتين واحدة للعبور شمالا والاخرى للعبور جنوبا . كما يجب ربط هاتين القناتين سويا بوصلة عند كلعشرة أميالتقريبا، وذلك من اجل ألا يتسبب أى طارئ فى تعطيل احداها ، فعندئذ تستخدم الاخرى. ويجب ألا يقل عمق القناة الثانية عن ٢٩ قدما (١).

بينما اتجه رأى ربان آخر G.S. Nares - وهو مستشار وزارة التجارة البريطانية - فىالتقرير الذى بعث به لوزارة التجارة الىان عمليةتوسيع القناة أجدى من عملية شق قناة جديدة، لأن ذلك سيساعد على ازدياد حركة الملاحة بالقناة ويمنع عمليةتأخير السفن بتحويلها الىالتفريعات ،علاوة على أن توسيع القناة عند القاع من ٧٢ قدم الى ١٥٠ قدم سيساعد على امكانية عبور سفينتين فىاتجاهين مختلفين (٢).

---

(١) Memorandom by Captain Rawson,P.R.O., CAB 37/10/15,Inclosure 2.

(٢) Calcraft to Lister,Board of trade.7.9.1883. Parl Pap. Egypt 3(1884)No.7.Inclowre 1.

وقد أيد الاعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة هذا الرأى واستأذنوا جرانفيل بعرض هذه الفكرة على دى لسبس ، ووافق جرانفيل على تقديم هذه الفكرة دون أن يعبروا عن رأى الحكومة.[١]

وفى واقع الامر لعبت هذه التيارات السياسية دورا هاما ورئيسيا فى المطالبة بانشاء قناة ثانية ، وجاء مركز الثقل من جانب الشركات الملاحية وملاك السفن ، فقد أثاروا المشكلة واعتبروا ادارة دى لسبس للقناة ذات طابع اوتوقراطى .

ز — مجلس العموم البريطانى يناقش مشكلة القناة الثانية :

كما شهدت أروقة البرلمان البريطانى مناقشات عاصفة فى صيف عام ١٨٨٣ حول مشكلة قناة السويس بصفة عامة ومسألة شق قناة ثانية بصفة خاصة ، وتعرضت حكومة حزب الاحرار لهجوم عنيف من حزب المعارضة ، حيث وجهت لجلادستون أسئلة كثيرة حول موقف الحكومة البريطانية من شق قناة ثانية فى مصر .

وبلغ اهتمام أعضاء مجلس العموم اهتمامهم بالمشكلة لدرجة انهم طلبوا نسخا من المراسلات التى تبودلت بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس[٢]. الا أن جلادستون لم يوافق على نشر هذه المراسلات .[٣]

---

(١) British S.C.D. to Granville., Paris.1.10.1883

(٢) وهى الفترة السابقة على اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣. op.cit.No.11.

(٣) Hansard Parliamentary Debates,3R.D.Serie:Vol. 280.,June 11.,1883,PP.228-229.Norwood.

ويرى الباحث هنا ان جلادستون قد تحفظ فى رده على الأسئلة التى أثارها الأعضاء فى ذلك الوقت لأن المباحثات كانت جارية بين الشركة والحكومة البريطانية ،ولم يكن فى مقدوره الافصاح عنها .

هذا وقد استفسر العضو بورك (Bourke) - وهو من زعماء المعارضة فى المجلس - عن بعض النقاط المتعلقة بمسألة القناة الثانية تتلخص فى الآتى :

١ - هل ستكون القناة الثانية ضمن ممتلكات شركة قناة السويس ؟

٢ - وهل سيكون مقر ادارتها بباريس أيضا ؟

٣ - والمحاكم التى ستنظرقضايا القناة الجديدة، هل ستكون مصرية أم فرنسية ؟

٤ - وهل ستعود القناتين الى مصر بعد الانتهاء من فترة الاستغلال ؟

ولم يستطع جلادستون الرد على بعض هذه الاستفسارات بحجة أن موضوع شق قناة ثانية هو أمر يتعلق بالسياسة العليا للدولة وعلى الأخص الوضع العام لقناة السويس (١)، وحاول جلادستون تهدئة المجلس موضحا أن هدف الحكومة هو تسهيل مرور السفن بالقناة ومنع تأخيرها (٢).

---

(١) سنتناول فى الصفحات التالية حقيقة موقف الحكومة البريطانية من هذه المسألة ،وستوضح وثائق P.R.O. غيرالمنشورة حقيقة هذا الموقف.

(٢) Hansard Parl.Debates.Jully 11.1883.Vol.281 op. cit.

كما سأل أحد أعضاء حزب الأحرار عما اذا كانت قد تمت المفاوضات مع تركيا والحكومة المصرية حول القناة الثانية ،فأجاب جلادستون بأنه لم تتم مثل تلك المفاوضات ، ولكن اذا ما أقر البرلمان اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ فستكون هناك مفاوضات هامة. ثم شرح أهمية قيام الشركة بشق قناة ثانية موازية للقناة الحالية ، بحيث تكون واحدة للذهاب وأخرى للعودة ، وهذا يستلزم حصول دى لسبس على أراضى جديدة للقناة الثانية من الحكومة المصرية ،ولن تحصل الشركة على امتياز سياسى جديد،ولكنها ستحصل فقط من الحكومة المصرية على الاراضى الضرورية .

وهذا هو الهدف المبدئى لكل المفاوضات الرامية لشق قناة أخرى ،وأعرب عن اقتناع الحكومة التام بأن المال المستغل فى شق القناة الثانية سيدفع على أساس اقتناع كامل بأن لدى لسبس الحق المطلق فى شق قناة ثانية [1].

كذلك أثار بعض أعضاء المجلس أسئلة واستفسارات قدمت لوزير الخزانة البريطانية حول شكل هذه القناة الثانية ،مدخلها ومنطقة الخروج وهل تختلف عن القناة الحالية ،ورد وزير الخزانة بأن هذه مسائل هندسية. وعندما سأله بعض أعضاء المجلس عما اذا كانت الحكومة البريطانية قد استشارت المهندسين،ومن ثم توصلت لرقم " الثمانية ملايين جنيه استرلينى " تكاليف انشاء

---

(١) Ibid,

القناة الثانية؟ والذى ورد ذكره فى البند ١٢ من اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ . فأوضح وزير الخزانه أنه عادة فى المشاريع العامة يكون التقرير مبدئى . وقد يزيد أو ينقص عند الدخول فى التفاصيل ، ومن الصعب تحديده الآن . وأنه فى حالة زيادة تكاليف القناة عن ثمانية ملايين جنيه فعلى شركة قناة السويس البحث عن وسيلة لتكملة المبلغ بمعرفتها بطريقة آخرى [(١)].

وكذلك أشار احد أعضاء البرلمان البريطانى - ويدعى لابوشير Laboucher (فى جلسة ١٦ يوليو ١٨٨٣) موضوع احتمال لجوء دى لسبس الى استخدام السخرة فى حفر القناة الثانية باستخدام الفلاحين المصريين، سواء بطريق مباشر أم غير مباشر. وذلك فى حالة الموافقة على شق قناة ثانية عبر برزخ السويس . فرد عليه وزير الخزانة بأن دى لسبس لا يملك الحق فى استخدام السخرة [(٢)].

كذلك استفسر الاعضاء عن أحقية دى لسبس فى احتكار واستغلال الطريق الملاحى عبر برزخ السويس ، ورد محامى الحكومة بأنه لا يوجد لدى مجلس البرلمان المستندات للرد على هذا الاستفسار [(٣)].

---

(1) Hansard Parl.op.cit.13.7.1883 Vol.281.
يتضح لنا هنا ان المعلومات والبيانات التى اثيرت فى مناقشات مجلس العموم البريطانى غزيرة ،وقد تم اقتباس بعضها فقط. ويمكن ان يكون هذا الموضوع رسالة علمية مستقلة بذاتها من خلال المناقشات والمراجع العديدة التى تناولت مسألة شق قناة ثانية .

(٢) Ibid.16.7.1883.

(٣) Ibid.

كذلك طرح العضو ماكون M´coan سؤالا حول مركز القناة الثانية من الناحية القانونية ،وهل يستلزم شقها الحصول على امتياز جديد؟ وبالتالى انتظار تصديق السلطان عليه مثلما تم فى القناة الاولى ، وعما اذا كانت القناة الثانية ستخضع للقانون المصرى والسيادة النهائية للباب العالى ؟ ومدى الضمان الذى ستقدمه الشركة لاقراضها مبلغ الثمانية ملايين جنيه استرلينى ،لتمكين استعادة هذا المبلغ؟ ورد فيتزموريس Fitsmaurice على تلك الاستفسارات فأوضح أنه اذا كانت القناة الثانية ستعتبر" مشروعا خاصا" فان ذلك يستلزم امتيازا ثانيا. او اذا اعتبر مجرد شراء أراضى اخرى لتوسيع القناة الاولى ، عندئذ ستصبح القناة الجديدة بنفس المركز القانونى للقناة الاولى . أما قرض الثمانية ملايين فوضعه مثل بقية القروض التى حصلت عليها الشركة [1].

وتكلم جلادستون باسهاب فى جلسة فى مجلس العموم البريطانى (٣٠يوليو١٨٨٣) عن حق دى لسبس المطلق فى احتكار الطريق البحرى الذى يربط البحرين،والذى يستبعد أى شركة أخرى فى احتكار هذا الطريق . وأوضح انه اذا كانت هناك امكانية شق قناة ملاحية عبر فلسطين، فان دى لسبس سيرحب بها طالما أنها بعيدة عن برزخ السويس [2]. وبرهن على ذلك بأن دى لسبس احتج فى عام ١٨٧٢ عندما أثير موضوع شق قناة ثانية - والذى قدم

(١) Ibid.

(٢) Ibid.30.7.1883.

للخديوى - من الاسكندرية الى السويس ، حيث احتج دى لسبس لأنه يعتبر فى نظره انتهاك للاحتكار الممنوح له (١).

وقدم العضو جيلز Giles (نائب سوثهامبتون Southampton) فى جلسة ٣٠ يوليو مذكرة عملية ، فقد تحدث باعتباره مهندسا ، موضحا أن قناة واحدة يبلغ عرضها ضعف القناة الحالية أجدى من وجود قناتين ضيقتين ،وأن القناة الحالية يمكن توسيعها وتعميقها بنصف تكاليف انشاء القناة الجديدة (٢).

الا أن وزير الخزانة أوضح أن اجماع الأوساط التجارية على فكرة انشاء قناة ثانية، وحبذ الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة نفس الرأى . وقد استغل دى لسبس هذا الموقف وطلب بمد الامتياز الخاص بشركة قناة السويس ومساعدة مالية من أجل تعهده بتنفيذ هذا الالتزام (٣).

وهكذا نجد الانتقادات توجه لحزب الأحرار،والمديح ينهال على حزب المحافظين لموقفه ابان صفقة اسهم قناة السويس الذى حصل عليها عام ١٨٧٥ ، وخاصة مسألة ادعاء دى لسبس باحتكار طريق القناة وكيف فشلت حكومة الأحرار فى معالجة القضية واستطرد بورك فى انتقاده لرئيس الحكومة بقوله:" اذا كان رئيس

---

(١) Ibid .
(٢) Ibid.
(٣) Ibid.

الحكومة يذكر أن هذا الاحتكار لم يطالب به ، فلماذا اذن اشتريتم أسهم قناة السويس ؟ ويرد بورك على هذا التساؤل:"بأن عملية شراء الأسهم تمت بين الحكومة البريطانية وبين الحكومة المصرية ولم تكن مع دى لسبس ،وأن شراء هذه الأسهم كان من اجل اعتبارات سياسية ،وكانت صفقة سياسية ناجحة ،ولم يكن فى مقدور أحد انتقاد الصفقة من الوجهة السياسية. أما من الناحية التجارية فالجميع يعرف أن الحكومة اذا رغبت الآن (١٨٨٣) فى بيع الأسهم، فسوف تربح سبعة ملايين جنيه استرلينى أو ثمانية ملايين. ومن المؤسف الآن ما قامت به الحكومة من اجراءات مع دى لسبس مؤخرا والتى أدت الى مفاوضات غير مرضية تهم الجميع فى انجلترا من أجل بناء قناة ثانية . فطالما توجد قناة واحدة فى حوزة شركة فرنسية فمن الصعب بالنسبة لطبقة التجار هنا او فى الدول الأخرى الحصول على أى تعويض "(١).

ورأى بورك أن التعويض الوحيد يكون عن طريق وجود قناة ثانية . وعلى افتراض اقرار انشاء قناة ثانية بمبلغ ٨ أو ٩ مليون جنيه استرلينى بمعرفة انجلترا ، فان حركة الملاحة فى القناة خلال سبع سنوات ستصل الى ١٢ مليون طن ،واذا كان رسم الطن ٥ فرنكات فيكون الدخل ٣٠ مليون فرنك أى ما يعادل ٠٠٠ر٢٠٠ر١ جنيه استرلينى ، واذا بلغت المصروفات ٠٠٠ر٣٠٠ استرلينى فيكون

(١) Ibid.

الفائض ٩٠٠٫٠٠٠ جنيه استرلينى ،وعلى مدى ١٤ عاما يسدد هذا المبلغ تكاليف انشاء قناة السويس بأكملها. وطالما ظلت الحكومة تعترف باحتكار دى لسبس ، فلن يكون هناك أمل في أى تحسينات بالنسبة للطريقة التى تداربها قناة السويس. وأن دى لسبس كان سيؤدى خدمة جليلة للتجارة العالمية لو تصرف تصرفا " ليبراليا"، ولكنه يتصرف بطريقة المحتكر الذى لم يدر فى خلد أو ذهن أحد عندما فتحت القناة للملاحة (١).

ورد لورد ادموند فتزموريس Edmond Fitzmaurice على ماجاء بانتقادات زعيم المعارضة موضحا أن حكومة المحافظين عندما حصلت على اسهم قناة السويس ١٨٧٥ ،وعلى الرغم من أنها لم تتعامل مع دى لسبس فى هذه الصفقة، الا أن حقائق الموقف وملابساته وهى حق دى لسبس المطلق فى احتكار طريق القناة،كانت امامهم ولم تكن بخافية عليهم. وكان من واجب حكومة المحافظين أن تضع فىاعتبارها هذه المسألة، وهو أمر لم يخف على حكومة الأحرار فى عام ١٨٧٢،وهو ما أوضحه رئيس الوزارة عندما ذكر أن دى لسبس تمسك بحقه آنذاك فىاحتكار طريق المواصلات بين البحرين (٢).

وهكذا تحول موضوع شق قناة ثانية الىمعركة حزبية في رحاب البرلمان البريطانى .

---

(١) Ibid.Bourke,Vol.283.PP.1544-6%

(٢) Ibid.Eclomond Fitzmaurice

ويذكر أحد الكتاب الانجليز[(١)] ان هذه كانت آخر مرة تمت فيها مناقشة قناة السويس فى البرلمان البريطانى واستخدمت فيها كافة أنواع المحاجات من جانب الطرفين . ولقد عبرت تلك المناقشات فى البرلمان عن المشاعر القومية البريطانية ، سواء من جانب الرسميين أم الأوساط التجارية والملاحية نحو شركة قناة السويس . علاوة على توضيحها لضرورة الحاجة لقناة ثانية ، والتى ثبت فيما بعد عدم صواب تقديرهم لها ، بل ثبت خطأ المهندسين أيضا ، وأن توسيع وتعميق القناة الحالية أجدى من فكرة شق قناة ثانية [(٢)]. وأن المهندسين المدنيين ، وعلى رأسهم روبرت ستيفنسون ، قد أخطأوا التقدير فى الأربعينات من القرن التاسع عشر ، عندما رأوا استحالة شق القناة . ثم جاء بعد ذلك بالرمستون وانقاد لآرائهم ، وتبعه دزرائيلى ثم ساندت الأوساط الملاحية والتجارية بعد ذلك دى لسبس فى مشروع شق قناة السويس . وهكذا أخطأت الحكومة بعرض ثمانية ملايين جنيه استرلينى للقناة الجديدة . وكان رأى عضو البرلمان البريطانى جيلز Giles صائبا فى هذا الصدد . بل ان دى لسبس — فى رأى ولسون — نفسه وقع فى نفس الخطأ عندما وافق على فكرة شق قناة ثانية . فكلتا القناتين بعد ذلك ستكونا فى حاجة الى توسيع وتعميق . وهكذا يرى "ولسون" أن البرلمان البريطانى أدى خدمة جليلة لدى لسبس وللعالم

---

(١) Wilsom , The Suez Canal.PP. 74-5.

(٢) Ibid.

وللتجارة البحرية البريطانية ، عندما تحالف الرأى العام البريطانى مع البرلمان فى اجبار جلادستون على اسقاط مشروعه (١).

موقف الحكومة البريطانية من شق قناة ثانية : (١٨٨٢–١٨٨٣) :

وعلى أية حال فقد اتضح لنا من خلال المناقشات التى دارت فى مجلس العموم البريطانى ، والمراسلات الدبلوماسية لوزارة الخارجية البريطانية المنشورة وغير المنشورة أن الحكومة البريطانية قد تعرضت لضغوط رهيبة من جانب الشركات الملاحية وملاك السفن وغرفة الملاحة والتجارة البريطانية والصحافة البريطانية فى موضوع شق قناة ثانية . فقد تجاذبتها تيارات عديدة ممثلة فى مصالح الشركات الملاحية البريطانية وملاك السفن والتجار وغرف الملاحة والتجارة فى بريطانيا من جهة ، وموقف دى لسبس وشركة قناة السويس من جهة أخرى ، أضف الى ذلك التيارات السياسية الدولية آنذاك بصفة عامة والعلاقات الفرنسية الانجليزية من جانب آخر ، فبدا واضحا تردد الحكومة البريطانية لحسم هذه المسألة الخطيرة فى محاولة منها لارضاء كافة الأطراف . وفى الوقت نفسه المحافظة على المصالح العليا البريطانية دون التورط فى فتح الباب أمام تعقيد المشكلة ، مما يهدد تدهور العلاقات الفرنسية الانجليزية . فقد أدركت حكومة الأحرار بزعامة جلادستون بعد أن وضعت يدها على مصر ، أنها ليست فى حاجة الى اثارة الشعور القومى الفرنسى بخصوص مسألة قناة السويس التى كان ينظر اليها

---

(١) Ibid.P.75.

الفرنسيون - كما رأينا - نظرة خاصة. فكان ضرب المصالح الفرنسية فى شركة قناة السويس ليس بالأمر السهل، فقد يضع الحكومة البريطانية أمام مخاطر لا قبل لها فى العلاقات الدولية بصفة عامة وعلاقتها بفرنسا بصفة خاصة. فقد كانت محاولات الحكومة البريطانية الاحتفاظ بعلاقات الود مع فرنسا قد أصبحت أمرا صعبا يوما بعد يوم. ورأينا أنه كلما ضيق المتحدثون فى مجلس العموم البريطانى، الخناق على جلادستون نجده يذكر أن هذه من أمور السياسة العليا للدولة (١). ولكن الحكومة استغلت الحرب النفسية والاعلامية المعلنة على الشركة، وباركتها سرا، للحصول على ما يحقق المصالح البريطانية فى قناة السويس، وكان لها ما أرادت. ونجحت فى اظهار روح التعاطف مع دى لسبس، وكسبت وده وأوضحت أنها تقف معه ضد هجوم ملاك السفن والشركات الملاحية مما أثلج صدر دى لسبس.

كما يجد الباحث فى الوثائق البريطانية غير المنشورة، والموجودة فى دار الوثائق البريطانية P.R.O، التفسير الواضح لسياسة حكومة الأحرار فى هذه المسألة، وخاصة فى ذلك التقرير السرى المقدم لمجلس الوزراء البريطانى، ضمن التقارير المرفوعة من اللجنة المعينة لدراسة مستقبل ادارة الحكم فى مصر

---

(١) كما رأينا فى مناقشات مجلس العموم البريطانى الخاصة بموضوع شق قناة ثانية رد جلادستون بأن مسألة شق قناة ثانية من السياسة العليا للدولة، توضحه حقيقة هذه الوثيقة التى قدمت لمجلس الوزراء البريطانى.

بعد احتلالها ،تقريرا عن قناة السويس تناول مسألة توسيعهـــــا وانشاء قناة ثانية ،وقد أوصى هذا التقرير بالآتى :

١ - أهمية توسيع القناة نظرا لازدياد حركة الملاحة الضخمـــة المضطردة بها ،علاوة على ازدياد حمولة السفن وابعادها ،وخاصـــــة طولها ،وذلك بالنسبة للسفن التى تبنى فى ذلك الوقت لتعمل فـــى التجارة مع الشرق. هذا بالاضافة الى أن توسيع القناة سيكون له تأثيره المفيد لتقليل فرص سدها أو اعاقة الملاحة بها .

٢ - أهمية تنفيذ توصيات "اللجنة الملكية للدفاع البحرى " والتى نصت على اتمام التحصينات بعدن ،لكى تصبح محطة آمنة للتزود بالفحم .

٣ - الرغبة فى الحصول على نصيب أكبر - لانجلترا - لنفوذهـــا وتمثيلها فى ادارة شركة قناة السويس .

٤ - هذا وان كان هناك تشجيع لشق قناة ثانية فسيكـــــون باعثا قويا للشركة لترضخ للمطالب المعقولة لحكومة جلالـــــة الملكـــة :

" If encouragement should be given to the construction of another Canal.it will operatre as a powerful incentive to the company to yield to the reasonable demands of her Majestys Government".(1)

---

(1) P.R.O.,CAB 37/9/103-November 4,1882,(Secret).

تلك هى الخطة التى سارت عليها الحكومة فى مسألة شق قناة ثانية ،وعالجتها بمهارة وحكمة حققت أهدافها لمصلحة السياسة العليا والمصالح القومية البريطانية . ويؤكد أيضا هذا الاتجاه من جانب الحكومة البريطانية تلك الرسالة التى بعث بها تشيلدرز،(عندما كان وزيرا للمالية) الىجرانفيل فى ٩ مايو ١٨٨٣ حيث يقول :" لست واحدا من هؤلاء الذين يشجعون شق قناة ملاحية ثانية.. فنحن فى آخر المطاف لابد وأننحصل من دى لسبس على أحسن الشروط،وعلينا تركيز هدفنا نحو : تخفيض أكبر لرسوم العبور،ونفوذ متساوى فىالادارة مع الفرنسيين ،وأن دعوتنا هذه ستجد سندا قويا" [1].

وعلاوة علىالنتائج التى أوردها التقرير المذكور فقدأوصت اللجنة أيضا بالآتى :

١ - يجب تشجيع توسيع وتعميق القناة الحاليةوعلى وجه الخصوص فىالأماكن الضيقة الصخرية ،أو بناء قناة أخرى دونالتعصب لأى حقوق .

٢ - ضرورة اتمام التحصينات لميناء عدن حتى يصبح محطة آمنة للتزود بالفحم.

---

(١) Wilson,A.op.cit.P.65.,Queting,Life of Mr. Childers Vol.2.P.151.

٣ — يجب اعادة تنظيم حركة الملاحة بالقناة ،باعطاء نصيب كبير للأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة (١).

ولذلك نصت اتفاقية يوليو ١٨٨٣ على انشاء قناة ثانية موازية للقناة الحالية ويكون عمقها وعرضها متمشيا مع التطور المستمر لبناء السفن،وبحيث تتم هذه القناة فى عام ١٨٨٨.وذلك فى محاولة من الحكومة لارضاء وتهدئة أطراف المشكلة فى هذه المسألة .

تقارير قادة البحرية البريطانية :

وفى نفس الوقت تلقت الحكومة البريطانية تقارير من قادة البحرية البريطانية حول هذا الموضوع . فقد بعث العميد بحرى أ. هوسكنز A.Hoskins (٢) للحكومة البريطانية، موضحا أن المشكلة تتركز فى بديلين :

أ — توسيع القناة وتعميقها لتتمشى مع متطلبات تطورونمو تجارة الشرق .

ب — او اذا كان من الضرورى المسارعة فى انشاء قناة جديدة مع الاتجاه الى المواءمة بين حركة الملاحة داخل وخارج البلاد ، وفى كلتا الحالتين فانه من المحتم أن تتعهده شركة القناة الحالية. ويلاحظ أن الشركة ستواجه مشاكل

---

(١) CAB,37/9/103.op.cit.

(٢) اشترك هوسكنز فى العمليات الحربية فى القناة ابان الثورة العرابية ١٨٨٢ .

خطيرة : سياسية ومالية وهندسية ، عندما تشق قناة للسفن من الاسكندرية للسويس ،وتوصل هوسكنز الى نتيجة مفادها:

" أنه من المستحسن توسيع وتعميق القناة الحالية ،بدلا من انشاء قناة جديدة ،كما يجب تدعيم امتياز الشركة الحالى،وأن تتم أعمال انشاء القناة الجديدة بمعرفة شركة قناة السويس " (١).

وقد استند هوسكنز فى حجه الى أن تطور التجارة انما يعتمد على الحدس،وأن الزيادة الأخيرة لايمكن الاعتماد عليها ، واتخاذها أساسا لحساب المستقبل . ورأى أن توسيع القناة الحالية سيعطى بلا شك التسهيلات المطلوبة لفترة من الوقت قادمة ،علاوة على تخفيضها للالتزامات بينما تكاليف انشاء قناة ثانية يحتم ايقاف كل تفكير لتنفيذ مشروع مماثل من الاسكندرية الى السويس . وتوسيع القناة الحالية ،سيكون له أثره فى زيادة المسطح المائى بشكل يسمح للسفن الضخمة بتشغيل رفاصاتها بالقناة ،وعلى هذا يمكنها ذلك من الملاحة فى أمان وبسرعة أكبر، أكثر من الملاحة فى قناتين ضيقتين . هذا علاوة على تلاشى خطورة

---

(١) Memorandum by Rear-Admiral.Sir A.Hoskins. P.R.O, CAB 37/10/15.Inclosure in No.1.January 6,1883.

الاصطدام بضفتى القناة .

ويرى هوسكنز أنه فى حالة الحرب يكون من السهل مراقبة قناة واحدة وحمايتها بسهولة أكثر من قناتين، وأن من الصعوبة بمكان حصار قناة واسعة فجأة وبسرية بعكس قناتين ضيقتين (١) هذا علاوة على أن تكاليف ادارة وتشغيل قناتين يكون باهظ التكاليف، أكثر من قناة واحدة بطبيعة الحال. هذا ويمكن للقناة بعد توسيعها ان تمر بها السفن فى الاتجاهين، أما مشكلة التوقف فيمكن حلها عن طريق زيادة عدد المحطات. وأن عملية التوسيع يمكن تنفيذها بمعرفة المهندسين المختصين الذين يعملون بالقناة. واذا ثبت عدم صلاحية القناة للملاحة مستقبلا، فان مسألة شق قناة ثانية ستكون عندئذ محل بحث بشقة أكبر وبخبرة أوسع من كافة الجهات المعنية. وخلص هوسكنز الى الرأى الآتى :

" اننى أرى أن قناة واحدة واسعة من كافة الجوانب العسكرية منفصلة عن قناتين ضيقتين بشرط أن يتم توسيع القناة على طول امتدادها وأن يتم ذلك على الفور"(٢).

واعتقد هوسكنز أن دى لسبس ومديرى الشركة يرغبون فى تأمين وضمان امتيازهم الحالى لفترة غير محدودة من الزمن بالحصول على تصديق انجلترا لانشاء قناة ثانية، بالشروط المشار اليها .

---

(١) Ibid.

(٢) Ibid,

وفضل هوسكنز الانتظار لرؤية نتيجة استمرار الأعمال،ورأىعدم الالتزام بطريقة قد تفشل أو لا تؤدى الغرض المنشود فى المستقبل لأى مشروع بديلأو شركة " مثلما فعل المهندس فولر Fowler وأعد لهذه الفكرة على صفحات جريدة القرن التاسع عشر" (١).

وقد أيدت الادميرالية البحرية الأعمال المقترحة من جانب شركة قناة السويس لتسهيل الملاحة بالقناة الحالية،وأوصت بعدم تأجيلها،مالم يتدخلوا فى بناء قناة ثانية (٢). وهكذا شكلت حكومة الأحرار سياستها ازاء المشكلة من واقع تلك التقارير والدراسات التى رفعت الى مجلس الوزراء ،ولكنها اعتمدت أيضا على التقارير التى بعث بها الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة حول المشكلة. فعندما طلب دىلسبس من الأعضاء الانجليز الاشتراك فى اللجنة الخاصة بدراسة تحسين القناة لاختيار أحسن السبل لتحقيق ذلك (٣) عندئذ أوضح جرانفيل للأعضاء الانجليز فى اللجنة أن الحكومة البريطانية تبدى عظيم اهتمامها بهذه المسألة:

"Attache the greatest importance to this question"

وطلب منهم قبول دعوى دى لسبس والمشاركة فى مناقشات مجلس ادارة

---

(١) Ibid.

(٢) P.R.O.CAB 37/10/15,The secretary to admirality toJ.Pauncefaut.,Admirality ,22 /1/1833.

(٣) The British S.C.D/Granville,London.17/10/1833. Parl.Pap. 17(1883),No,4.

الشركة والتركيز بوجه خاص على مسألة توسيع القناة [1].

موقف فرنسا من مشكلة شق قناة ملاحية ثانية :

وعلى الجانب الآخر من بحر المانش أثارت مشكلة شق قناة ثانية الرأى العام الفرنسى فهاجمها رجال السياسة والصحافة والكتاب الفرنسيين ،واتسمت هذه الفترة بصراع دبلوماسى واعلامى كبيرين .

موقف رجال السلك الدبلوماسى :

بعث - تيسو - سفير فرنسا بلندن - برسالة الوزير خارجية فرنسا فى صيف عام ١٨٨٣، يؤكد له أنه قد علم من وزير سابق للخديوى (لم يحدد اسمه) أنه فى حالة توقف المحادثات الجارية بين الشركة والحكومة البريطانية -آنذاك ،وهو أمر رآه تيسو بعيد الاحتمال ،فان مجلس الوزراء البريطانى سيجد نفسه مضطرا تحت ضغط الرأى العام البريطانى الى الالتجاه نحو انشاء قناة ثانية تربط البحرين ،وجعل عمل دى لسبس - أى القناة الحالية - يقع فى منافسة رهيبة ، تجعله عندئذ يندم على رفضه لشروط الحكومة التى عرضت عليه مهما كانت صعبة ومهما بدت له فى هذا الوقت . وترتب على هذه المعلومات أن قامت الحكومة البريطانية بالاستعداد منذ تلك اللحظة باتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لضمان طريق

(1) Granville to British S.C.D.F.,Octobre 30,1883. Parl.Pap.op. cit.No 5.

الهند ، وهو السبب الرئيسى الذىمن أجله أرسلت انجلترا بقواتها الىمصر ،ويضيف تيسو فى رسالته : " أنه على المرء أن يتنبأ بالباقى فانجلترا لم تتوان لحظة عن استغلال حملتها العسكرية داخل البلاد" (١).

الصحافة الفرنسية والكتاب يشاركون فى المعركة :

وهاجمت صحافة فرنسا موقف بريطانيا ، فنجد على سبيل المثال صحيفة " الايكونوميست " الفرنسية :
وقد نشرت مقالا لبول ليروى Palu Leroy Beaulieu ينتقد فيه مشروع القناة الجديدة،وعبر عن دهشة الرأى العام فى فرنسا لهذا المشروع الذى أثارته الصحافة البريطانية ،وأوضح أن فرنسا لا تضمر عداوة لانجلترا (٢).

---

(١) "C´etait le but principal au´il poursuivait en envoyant ses troupes en Egypte, et il ne deivait pas,ainsi quón pouvait le prevoir du reste, tarder á mettre a profit le succes de son expedition militaire dans ce pays".
Tissot a Challement-Lacour.,London.May 29.1883.D.D, F.1ère Serie:T.5.No.43.

(٢) "..Nos lecteurs savent que nous ne nourrissons quant a nous,contre.L´angleterre aucun sentiment de jalousee". Bulletin Decadaire,Octob.12/1883. No.389.Quoting Econo Economi français.

وانتقد الكاتب موقف البريطانيين، وذكرهم بتصفيق الفرنسيين لهم عند انتصارهم على عرابى وطالب بدراسة موضوعية للمشروع المقترح الخاص بشق قناة ملاحية جديدة، مناشدا القارىء بأن يمسك بخريطة لمصر، ويقوم بقياس المسافة فيما بين السويس وبورسعيد ويقارنها بالمسافة فيما بين الاسكندرية والسويس، فسيجد عندئذ ان الثانية تبلغ ضعف الاولى على وجه التقريب . هذا فضلا عن أن القناة الجديدة المقترحة سوف تمر عبر اراضى خصبة فى الدلتا التى تعتبر من أغنى الأراضى فى مصر ، فى الوقت الذى تمر فيه القناة الحالية فى أراضى صحراوية. علاوة على أن القناة المقترحة سوف تتسبب فى مشاكل فنية وسياسية لا حصر لها بالنسبة للعلاقات الداخلية فى مصر(١).

كما ستتقاطع القناة المقترحة مع النيل فى ثلاث أو أربع مواقع عند أفرعه المختلفة، وثلاث أو أربع مرات أيضا بالنسبة لخطوط السكك الحديدية. وسوف تعترض كل طرق الدلتا وكل قنوات الرى التى تنتشر بكثرة فى تلك البقاع التى ستخترقها القناة فى الوقت الذى لا تشكل القناة الحالية اى مشاكل امامها، وانما وجد فى طريقها بحيرات قللت من نفقات انشائها، مثل البحيرات المرة والمنزله والتمساح. أما القناة الجديدة فستتكلف مبلغا يتراوح بين مليار او ١٢٠٠ مليون فرنك لمسافة تقدر بحوالى ٤٥٠كم(٢).

---

(١)
(٢)

بالاضافة الى ان القناة الجديدة (الاسكندرية / السويس) لن تقبل عليها السفن لأنها أطول بمقدار ٢٥٠ كيلومتر عن القناة الحالية. فضلا عن مشاكل اعتراض القناة الجديدة بالأنهار والقنوات والسكك الحديدية والخطوط البرية العديدة بالدلتا . وسينتج عن ذلك تأخير فى زمن العبور يزيد عن القناة الحالية بمقدار ٣٦ أو ٤٨ ساعة. كما ذكر كاتب المقال أن هذا المشروع الجديد للقناة مزعج ومخيف ،فهو شبيه بمشروع الخط الحديدى الشهير المقترح فى فرنسا والذى يربط كاليه بمرسيليا والذى كثر الحديث عنه منذ خمسة عشر عاما .

وهاجم الكاتب عضو البرلمان البريطانى الذى ذكر أنه طالما أن شركة خاصة تملك القناة، فانها لن تهتم بتعميقها وتوسيعها مذكراً إياه بأن شركة قناة السويس دفعة ٣٠ مليون فرنك من ايراداتها لتحسين مرفق قناة السويس وجعلها صالحة للملاحة (١).

دى لسبس يهاجم مشروع شق قناة ملاحية ثانية :

تصدى دى لسبس للحملات الصحفية البريطانية ،التى تنادى بشق قناة ملاحية ثانية تحت اشراف انجلترا، وبالأخص صحيفة التايمز اللندنية التى هاجمت احتكاره لطريق قناة السويس فدافع عن حق الشركة فى الامتياز الممنوح لها فى المنطقة ما بين خليج

---

(١)

البلوزيوم وبرزخ السويس . وطالبهم قبل الخوض فى هذا الموضوع الخطير اعادة قراءة المقالات الصادرة فى صحيفة التايمز اللندنية فى السنوات (١٨٥٤ - ١٨٥٧) حيث اتفقت الآراء التى وردت بها مع لورد بالمرستون على اعتبار مشروع قناة السويس كأنه " فقاعة" Bupple ،وأخذت تؤثر بمقالاتها فى هذا الاتجاه على الشعب الفرنسى (١).

وطلب دى لسبس فى مقاله أن تقوم الصحيفة اللندنية بدراسة نصوص عقد الامتياز ومركز شركة قناة السويس القانونى العالمى ، فهى قد تكونت برؤوس اموال حرة من كل الدول وبالأخص من فرنسا . وأوضح دى لسبس أن انجلترا نفسها تتمسك بمبدأ هام وهو" حرية الفرد" كأساس من أسس سياستها الداخلية (٢). وتهكم دى لسبس على منادادة الصحيفة بشق قناة انجليزية فى مصر تنافس قناة السويس ،بقوله: "أما بالنسبة لشق قناة ثانية فيمكنكم اختيار مكان آخر بدلا من برزخ السويس حيث ينص عقد الامتياز على أن الشركة العالمية تمتلك " الحق المطلق " خلال ٩٩ عاما بانشاء طريق ملاحى بين الخليج البلوزى وخليج السويس (٣).

---

(١) Bulletin Décadairoe,2.10.1883.No.388.

(٢) Ibid.

(٣) "Quant á la construction d´un second Canal maritime, vous pouvez choisir tout autre point que l´isthme de Suez,ou la concession déclare que la compagnie universelle posse de pendant99 ans le privilege exclusif d´une communication maritime entre le Golfe de peluse et le Golve de Suez". Ibid.

وفى الحقيقة أثارت عبارة " الحق المطلق" هذه كثيرا من الجدل والمناقشة فى الأوساط السياسية والقانونية فقد ناقش رجال القانون فى انجلترا حق الشركة المطلق فى انشاء قناة بحرية داخلمصر تربط البحرين الأحمر والمتوسط ومسألة امتياز الشركة الصادر فى نوفمبر ١٨٥٤ الذى يخول لدى لسبس الحق فى انشاء قناة بحرية. وقد حلل رجال القانون الموقف القانونى للشركة ازاءحقها فى انشاء قناة بحرية، ورأوا فى نفس الوقت أن للخديوى الحق فى انشاء قناة ثانية تبدأ من شرق فرع نهر دمياط أو غرب هذا الفرع (١).

وهكذا اعترف رجال القانون فى الحكومة البريطانية بأن النقطة التى اثارها دى لسبس يجب أن تؤخذ فى الاعتبار، وهى انه ليس من الشرعية شق قناة ملاحية ثانية عبر الأراضى المصرية. وليس معنى ذلك ألا تشق قناة خارج حدود مصر(٢). وكذلك نجد دى لسبس عندما رد على استفسار احد مساهمى الشركة بخصوص موضوع القناة الثانية طمأنه بأنه من الصعب هندسيا شق القناة فى منطقة خارج برزخ السويس، والا لكان العلم قد نجح من قبل فى اختيار مكان آخر غير طريق قناة السويس الحالية .

وأكد دى لسبس أن شركة قناة السويس لا تأل جهدا فى تحسين قناة السويس وتعميقها، وأن هناك دراسة لبرنامج شق قناة موازية

---

(١) F.O. 78/3723.May 15,1883,Law officers.P.R.O.

(٢) Craibtes,P.op.cit.P. 205.

للقناة الاولى ، لمواجهة التطور المتزايد فى اعداد السفن(١).

وفى خطاب لدى لسبس أمام الجمعية العمومية للمساهمين بالشركة فى جلستها رقم ٢٩ بتاريخ ١٢ مارس ١٨٨٤، استشهد برأى مستشارى التاج البريطانى القانونيين بخصوص أحقية دى لسبس فى احتكار طريق قناة السويس الذى ورد بعقد الامتياز واحتج أيضا بحديث جلادستون أمام البرلمان فى ١٢ أغسطس بحقه (دى لسبس) المطلق فى شق طريق محدد للقناة، وقد استشهد دى لسبس بتفسير جلادستون لعبارة " جزء محدد من البلاد" فى مصر، عندما سأله أحد أعضاء مجلس العموم البريطانى فى جلسة ١٢ أغسطس ١٨٨٣، فرد بقوله : " الحدود الجغرافية لبرزخ السويس هى وادى النيل غربا والصحراء شرقا"(٢) .

وازاء هذه التيارات السياسية واثارة موضوع القناة الجديدة سارع دى لسبس بعقد اجتماع عاجل لمجلس ادارة الشركة لدراسة النقاط المختلفة التى أثارتها الحكومة البريطانية وبالأخص موضوع تحسين قناة السويس، وأحاط دى لسبس المجلس علماً بأن لجنة الأشغال قد سبق لها أن أوصت - فى الشتاء الماضى - ببناء قناة ثانية موازية للقناة الحالية، وذلك عندما يصل اجمالى صافى الحمولة للسفن العابرة للقناة الى عشرة ملايين طن، وقد تبنى

---

(١) Bulletin Décadaire.22.2.1883 No,402.

(٢) Ibid. n.3./883.No.440.

مجلس ادارة الشركة هذا التقرير . ولكن نتيجة للضغوط المختلفة أعلن دى لسبس استعداده للتوصية لدى الشركة بالقيام بالعمل فورا دون انتظار لزيادة الحمولة بالقدر سالف الذكر، والذى هو ضرورى فى نظره لمصلحة حملة الاسهم، دون تضحية جسمية منهم، فاقترح أن يدفع العمل بكامل طاقاته حتى يمكن انجازه خلال أربعة أعوام من بداية التنفيذ. وأوضح دى لسبس أن ذلك يستلزم بطبيعة الحال — الحصول على امتياز آخر للأرض التى ستمر فيها هذه القناة الثانية، والتى ستبنى عليه قرى ومدن جديدة، علاوة على توسيع أحواض مينائى بورسعيد والسويس لاستقبال الاعداد المتزايدة للسفن، وازدياد الطاقة "التصريفية للسفن من آن لآخر . كما وضع دى لسبس فى حسابه الاعتماد على الحكومة البريطانية فى الحصول على هذا الامتيار الجديد، مثل مسألة مد امتيار قناة السويس (١) نظرا للمبالغ الضخمة الاضافية التى ستتحملها الشركة لتنفيذ المشروعات (٢).

وكان دى لسبس قد قدم تقريرا للجمعية العمومية لحملة الاسهم أوضح أنه من الممكن تطوير قناة السويس عن طريق :

١ — توسيع وتعميق القناة الحالية .

---

(١) أنظر الفصل الخامس من رسالة الدكتوراه للمؤلف : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس، ص ٢٥٣ — ٢٦٥.

(٢) British S.C.D/Granville, Paris 20.5.1883. Parl. Pap. Egypt 17(1883)No.37.

٢ - بناء قناة ثانية على اساس الامتياز الممنوح للشركة .

٣ - بناء القناة الثانية الموازية على أراضى تقع خارج حدود اراضى الشركة ،ولكن بحيث تسمحللمجرى بأن يأخذ الاتجـــاه الاحسن للملاحة واقتصاديات البناء (١).

وفى نفس الوقت حاول دى لسبس تهدئة الموقف المشتعل فـــى الدولتين ،مؤكدا فى خطابه أمام الجمعية العمومية للمساهميـــن وللرأى العام فى فرنسا وانجلترا،أن الحرب المعلنة ضده وضـــد الشركة هىمجرد" هياج عقيم " "Steriles agitation". ووصـف دى لسبس هؤلاء الذينأشعلوا هذه الثورة ضده بأنهم مضاربـــون، انتهزوا فرصة المشاعر القومية المثارةللاستيلاء على ممتلكـــات الشركة ، فهىمن أعمال المضاربين فىالتجارة وليست من جانـــب الحكومة أو الشعب البريطانى .

وأكد أن موضوع شق قناة ثانية فى حاجة الى دراسة متأنيـــة علمية وعمليةعلاوة على ضرورة حصول الشركة والمساهمين علـــى تعويضات مقابلة لهذا المشروع (٢).

---

(١) Report by B.S.D.On the provisional agreement with De Lesseps July 10.1883.Parl.Pap.Egypt 12 (1883),cf.Parl. Pap.17(1883)No.46 & Inclosure.

(٢) Bulletin Décadane,June 5.1883.No.412 Bis

وسارع شارل دى لسبس الى انجلترا ليسكب الزيت على المياه الهادرة ويهدىء من ثائرة ملاك السفن . وسرعان ما دخل فى صراعات عديدة مع زعماء التجارة فى لندن وليفربول ومانشستر ونيوكاسل. وحاول شارل تهدئة الثورة بأن يقتبس البند الأول الوارد بعقد امتياز الشركة الأول الصادر من سعيد باشا والى مصر الى دى لسبس ١٨٥٤/١١/٣ :

" مادة أولى : يؤسس فرديناند دى لسبس شركة تعهد اليه بادارتها تسمى الشركة العالمية لقناة السويس البحرية لشق برزخ فى السويس واستغلال طريق صالح للملاحة للدول الكبرى فيما بين البحرين " .

وسافر دى لسبس الى لندن آخر الأمر فى اواخر نوفمبر ١٨٨٣ حيث تمت عدة لقاءات ومناقشات بينه وبين ملاك السفن والشركات الملاحية ،حيث تم توقيع اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ . وجاء البند الأول فى هذه الاتفاقية نص يعالج موضوع شق القناة الثانية :

" البند الاول - تتعهد الشركة بتوسيع القناة الحالية او بانشاء قناة اخرى ،وذلك حسب ما تراه لجنة تؤلف لهذا الغرض وتشكل من مهندسين فنيين ،وأصحاب شركات ملاحية بريطانية - وبشرط ألا يقل عدد الأعضاء الانجليز عن النصف . وذلك حتى لا تتعطل الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الاحمر وبالعكس ،وحتى تتمكن التجارة الدولية من التوسع "(١).

---

(١) عبد العزيز الشناوى،وثائق ونصوص ،ص ٦٤٥،وانظر نص الاتفاقية فى:
Parle Pap. Egypt 3.(1884) . No 24.

الحكومة المصرية ومسألة شق القناة الثانية :

لم تكن الحكومة المصرية بعيدة عن التيارات السياسية التى احاطت بمسألة شق قناة ثانية ولكنها هى الأخرى تعرضت لضغط من جانب ملاك السفن البريطانية. فقد بعث لورد نابيير Napier برسالة فى ١٨ ابريل ١٨٨٣ الى شريف باشا - رئيس الوزارة - بخصوص موضوع شق قناة ثانية، مؤكدا له أن انشاء هذه القناة سيكون له مزايا وفوائد سياسية كبيرة لمصر. فعن طريق هذه القناة سينشأ ضغط سياسى من جانب حكومة الخديوى على المشروع الانجليزى، علاوة على أن هذه القناة سوف تربط برباط وثيق علاقات الصداقة بين البلدين (١).

بعثت الحكومة المصرية بمذكرة فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٣ الى الحكومة البريطانية تؤكد فيها حقها فى أن يسمع رأيها فى آية تسويات قادمة مع الشركة. ويظهر ذلك بجلاء فى الخطاب الدورى المؤرخ فى ٢٧ نوفمبر ١٨٨٣ الموجه الى قناصل الدول بضرورة صدور امتياز جديد فى حالة اى تعديلات تتم للقناة فى حالتها الراهنة، وعلى هذا أصبح دى لسبس عاجزا عن التصرف نتيجة لموقف الحكومة المصرية المعادى له (٢).

---

(١) محفوظات القلعة - خطاب من لورد نابيير الى شريف باشا فى ١٨ ابريل ١٨٨٣ - محفظة رقم ٥ ملف ٢/٢٣ - وثائق مجلس الوزراء (قناة السويس).

(٢) Farnie.Op.cit.P.319.

وكانت الحكومة البريطانية قلقة بشأن موقف الحكومة المصرية فطلبت من كرومر معرفة ذلك وافادتها فبعثشريف باشا برسالة سرية الى كرومر يوضح له فيها موقف الحكومة المصرية ،ويتلخص فى أنها طلبت من المستشارين القانونيين للحكومة المصرية دراسة ثلاثة موضوعات رئيسية هى :

أ - هل فىاستطاعة دى لسبس توسيع قناة السويس بدون موافقة الخديوى ؟

ب - وهل فى مقدوره أيضا - دون موافقة الخديوى شق قناة ثانية ؟

جـ - اذا وافقت الحكومة المصرية على شق قناة ثانية ،أوتوسيع القناة الحالية ،هل من الضرورى الحصول علىتصديق السلطان على ذلك ؟(١).

وقد رد المستشارون القانونيين فى الحكومة المصرية علىتلك الاستفسارات ، بأنه يتعين على دى لسبس الحصول على موافقة الحكومة المصرية ،قبل شروعه فى توسيع القناة الحالية ،أو بناء قناة جديدة. وبالنسبة للبند الثالث فانه لا حاجة للحكومة المصرية فى الحصول على تصديق السلطان على ذلك (٢).

---

(١) Baring to Granville.Cairo,November 26.1883. confedential.P.R.QF.O.78/37 23.No.558.

(٢) محفظة ٨ - وثائق القلعة - محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس بتاريخ ٢٣ نوفمبر ١٨٨٣. وهو تقرير عن موضوع توسيع القناة أو شق قناة ثانية مقدم للحكومة المصرية (تيجران باشا) وموقع عليه بمعرفة مجموعة من المستشارين القانونيين==

وبعد توقيع اتفاقية (٣٠نوفمبر١٨٨٣) بعث اميل اوليفييه Emile Olivier (١) بصورة من هذه الاتفاقية ،مرفقا بها رأيه فيها ، الى الخديوى توفيق. موضحا انه فى حالة انشاء قناة جديدة ستكون هناك حاجة لأراضى جديدة ،وعندئذ سيكون من الضرورى صدور عقد امتياز جديد. أما اذا استعيض عن ذلك بتوسيع القناة الحالية ،فلن تكون هناك حاجة لصدور عقد امتياز جديد. واذا شقت الشركة قناة جديدة فى نطاق الاراضى التى فى حوزة الشركة فلن يكون هناك حاجة ايضا لصدور عقد امتياز للشركة ولكن أميل اوليفييه أشار الى أنه بعد الدراسة اقتنع بأن الامتياز سيكون ضروريا فى مثل هذه الحالة. وأضاف أنه باعتبار أن الموضوع ليست له صفة الاستعجال ، فقد طلب المزيد من الوقت لاعادة الدراسة والتفكير فى الأمر حتى يعطى رأيه النهائى فى المسألة. وأوضح أوليفييه أن هناك حاجة ومصلحة عالمية فى شق قناة ملاحية ثانية ،وهنا تبدو أهمية تصديق الخديوى ،فعندئذ سيكون فى مقدور الخديوى الضغط للحصول على مزايا جوهرية. وحث أوليفييه الخديوى على عدم الموافقة ،قبل حصول الحكومة المصرية - مقابل ذلك - على مزايا

== وهم :

Keller.Leir, Cavallier, Grys.

وأنظر أيضا الوثائق البريطانية :

Cherif to Baring,Cairo,Novem.26.1883,P.R.O.F.O. 78/3723,No .558.

(١) من زعماء المعارضة فى البرلمان الفرنسى ومشهود له بالنزاهة ومستشار الحكومة المصرية فى مسائل قناة السويس.

ضخمة . منها على سبيل المثال الاشتراك فى الأرباح (١).

هذا وقد اعتبرت الحكومة المصرية نفسها الخاسر الحقيقى فى برنامج لندن (٣٠ نوفمبر ١٨٨٣) والذى أنهى اعماله دون استشارة الحكومة عن طريق الشركة . ولهذا نبهت الحكومة شركة قناة السويس بضرورة الالتزام تماما بنصوص عقد امتيازها ،ورفضت الحكومة المصرية التصديق على الأشغال والقرض ،وأفادت ان الشركة لا تستطيع القيام بتحسين لقناة السويس بالنسبة لعرض القناة عند سطح المياه بحيث لا يتعدى ١٤٤ قدما دون الحصول على اذن خاص بذلك من الحكومة المصرية. وجادلت الشركة بأن مجرى القناة لم يكن أرضا مصرية ،واحتكمت الى لائحة الجمارك فى ١٢ ابريل ١٨٨٤ والتى وضعت حدود الجمارك حتى ضفاف القناة (٢).

وتعجب دى لسبس من موقف الحكومة المصرية منذلك،مشيرا الى أن الشركة عندما شرعت فى توسيع القناة — بناء على اتفاقية ٢١ فبراير ١٨٧٦ — لم يحتج الخديوى آنذاك ولم يعترض ،ووافق هو والباب العالى على الاتفاقية دون اعتراض ،وتساءل دى لسبس :

---

(١) خطاب من اميل أوليفييه الى الخديوى فى ١١ ديسمبر ١٨٨٣— مخطوطات القلعة — محافظ مجلس الوزراء عن قناة السويس محفظة رقم ٨.

(٢) Borelli,Octav.,Choses Politiques d'Egypte,1883-1895.Paris 1895.P.567.

لماذا يثار اعتراض عندما تقوم الشركة بنفس العمل ؟(١).

موقف الحكومة العثمانية من شق قناة ثانية :

ولم يقف الباب العالى ايضا موقفا سلبيا من الأزمة وانما أخطر دى لسبس بأنه لن يسمح له بانشاء قناة ثانية ،دون الحصول على موافقة من الباب العالى بهذا الخصوص (٢).

تحسين قناة السويس بدلا من ازدواجها كحل للأزمة :

وبعد أن احتدم الصراع بين أصحاب المصالح فى قناة السويس وبين الشركة ،أصبح لزاما عندئذ على شركة قناة السويس حل الأزمة بطريقة ترضى وتحقق مطالب ملاك السفن والشركات الملاحية وهى تسهيل وتأمين واختصار مدة عبور السفن لقناة السويس ،خاصة بعد أن ازدادت حركة الملاحة فى القناة وتطورت أحجام وأبعاد السفن .

وكان هناك فريقان : فريق يحبذ فكرة شق قناة ثانية ،والفريق الآخر يرى تحسين القناة الحالية بدلا من شق قناة ثانية موازية

(١) P.R.O.,F.O.78/3723.No.558.op. cit.

(٢) "Elle N´admettait pas L´etablissement d´un second Canal, sans que son assentiment ait été obtenu".
De Noalilles (سفير فرنسا بالاستانة) a Challemel, Thercpia., august 13.1883.
D.D.F.T.V.N.74.1 ere serie.

لقناة السويس . وأخذ كل فريق - كما رأينا - يعدد عيوب النظام الآخر .

عيوب شق قناة ثانيـــة :

١ - التكاليف الباهظة للمشروع - قدرها دى لسبس بمبلـــغ ٢٠٠ مليون فرنك (١)- تقتضى طلب قرض ،ومايترتب على ذلك مـــن مشاكل سياسية ومالية .

٢ - ليس لدى الشركة أراضى كافيةلشق القناة الثانية ،ومـن ثم فهى فى حاجة الى امتياز جديد من الحكومة المصرية ،مدعمـــا بفرمان من الباب العالى ،وتستطيع الشركة عن طريق هذا الامتيــاز الحصول على تعويض قد يغرى حملة الاسهم بتحملتبعات هذا العمل(٢)

٣ - ان وجود قناتين لن يحل مشكلة جنوح السفن فىكليتيهما وبالتالىتعطيل حركة الملاحة بهما ،ولم يتمتنفيذ الاصلاحـــات والتحسينات المقترحة للقناة الحالية ،أى توسيعها وانشـــاء العديد من المحكات والتفريعات على جوانبها (٣) .

٤ - الصعوبات الطبيعية التى ستواجه عملية شق قناةثانية .

٥ - ضرورة تعويض حملة أسهم شركة قناة السويس ،نظـــرا

(١) British S.C.D. to Granville,Paris.May 20.1883.
Parl. pap.op.cit.No. 37.

(٢) Bulletin Décadaire,June. 5.1883,No.414 Bis.

(٣) British S.C.D. to Granville.Paris.Decem.5.1883
Parl. pap.op.cit.No.8.

للخسارة التى سيتكبدونها فى فوائد اسهمهم الناتجة عن اقتراض مبلغ كبير، والذى قدره البعض مابين ٦ و ١٢مليونا من الجنيهات (١).

(١) Bulletin Décadaire,June.5.1883.No.414 Bis.

٣ - قناة من خليج أبو قير حتى السويس :

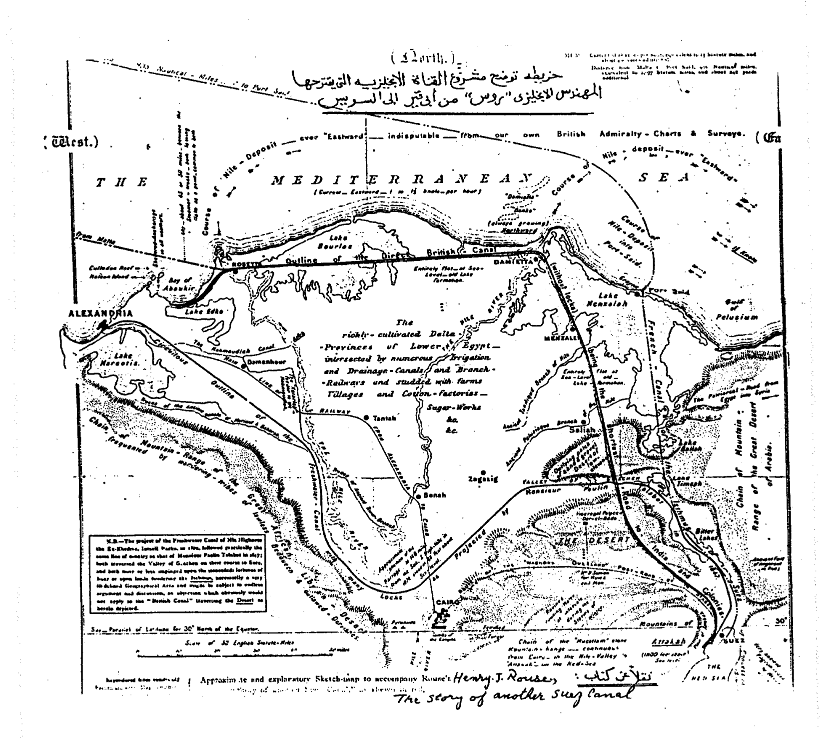
(مشروع قناة ملاحية انجليزية يقترحها روس (١٨٩٦) :

نتناول هنا بالدراسة مشروع استعمارى استيطانى بريطانى فى شكل قناة ملاحية منافسة لقناة السويس اقترحها احد المهندسين الانجليز فقد نشر ذلك المهندس ويدعى هنرى روس Henry J.Rouse كتابا بعنوان : " قصة قناة سويس أخرى " فى عام ١٨٩٦ يبغى من وراءه اثارة الرأى العام البريطانى وجذب انتباههم من أجل شق قناة بريطانية فى مصر تكون الطريق الرئيسى لمواصلات انجلترا مع الهند،وتقلل فى نفس الوقت الاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح،وطريق الخط الحديدى عبر كندا عن طريق فانكوفر Vancouver وطريق البحر الأحمر (١).

وكانت فكرة القناة الملاحية التى يقترحها المهندس روس(٢) تبدأ من خليج أبى قير،وتمتد فى خط لقرب رشيد حيث تعبر النهر هناك لتتجه شرقا الى فرع دمياط(بالقرب من دمياط)حيث يتم العبور الثانى لمجرى نهر النيل ،ثم تتجه القناة فى اتجاه الجنوب فى خط مستقيم - بقدر الامكان - وتسير القناة حتى" جبل عتاقة" على خليج السويس - وهى منطقة بعيدة جدا عن منطقة الامتياز

(١) Henry,J.Rouse, The story of onother Suez Canal P. 33.

(٢) انظر الخريطة المرفقة التى توضح هذا المشروع وبقية المشاريع الخاصة بربط البحرين نقلا عن كتاب : Rouse,op.cit.



خريطة توضح مشروع القناة الانجليزيه التى يقترحها
المهندس الانجليزى "روس" من ابى قير الى السويس
(North.)
(West.)
THE MEDITERRANEAN SEA
Nile - Deposit — ever "Eastward" — indisputable — from — our own British Admiralty - Charts & Surveys.
(Current — Eastward — 1 to 1½ knots per hour)
Lake Bourlos
Outline of the Direct British Canal
ROSETTA
DAMIETTA
Bay of Aboukir
ALEXANDRIA
Lake Edko
Lake Mareotis
Damanhour
Lake Menzaleh
MENZALEH
Port Said
Gulf of Pelusium
The richly - cultivated Delta - Provinces of Lower Egypt - intersected by numerous Irrigation and Drainage - Canals and Branch - Railways and studded with farms Villages and Cotton - Factories - Sugar - Works &c. &c.
Tantah
Benha
Zagazig
Salieh
Mansour
Lake Timsah
Bitter Lakes
THE DESERT
CAIRO
Locks
Libyan Desert
Mountains of Attakah
SUEZ
THE RED SEA
India and Colonies
Sea — Parallel of Latitude for 30° North of the Equator.
Scale of 32 English Statute - Miles
Chain of the "Mocattam" stone Mountain - Range — continued from Cairo in the Nile - Valley to "Attakah" on the Red - Sea
N.B.—The project of the Freshwater Canal of His Highness the Ex-Khedive, Ismail Pasha, in 1860, followed precisely the same line of country as that of Monsieur Paulin Talabot in 1847; both traversed the Valley of Goshen on their course to Suez, and both more or less impinged upon the unsuitable fortunes of Suez or upon lands bordering the Isthmus, necessarily a very ill-defined Geographical Area and might be subject to endless argument and discussion, an objection which obviously would not apply to the "British Canal" traversing the Desert as herein depicted.
Approximate and explanatory Sketch-map to accompany Rouse's
نقلا عن كتاب : Henry J. Rouse,
The story of another Suez Canal

الفرنسى - عنداختراقها البحر . ومدخل هذه القناة سيكون عند خليج ابى قير فىالمنطقة التى تحميها جزيرةنلسون. ورغم الصعاب التى تعترض مدخل هذه القناة، الا أن روس يرىأن التقدم العلمى ووجود(الديناميت) سيكون له تأثيره فى هذا المجال ،بحيث يصبح مدخل ميناء أبى قير مرفأ أكثرأمنا فى ذلكالجانب منالبحر المتوسط ،حيث تجد السفن فى كافة الاجواء المكانالآمن (١).

ثم يبرهن روس على أهمية أبى قير كمدخل لقناته الجديدة بأنه منذ فترة ليست ببعيدة كانت سفن كثيرة تابعة لشركة P & O البريطانية غير قادرة على دخول بوغاز الاسكندرية عند ارتفاع الأمواج الشمالية الغربية التى تسود منطقة الميناء خلالالفترة من نوفمبر حتى فبراير من كل عام ،وكانت تلك الأنواء تستمر طوال الأربع والعشرين ساعة ،وعلى ذلك تظل السفينة خارجالميناء عاجزة عن دخوله ،ويبقى التجار الذين ينتظرون خطاباتهم من أوروبا وكذا بضائعهم. ولهذا اتجهت السفنالى أبى قير،حيث الخليج الهادىء الذى لا يخشى من مدخله أو منطقة الرسو فيه من جهة الرياح والعواصف والأنواء والأمواج أوحتى منخطر ترسيب طمى النيل ،لأن اتجاه التيار ناحية الغرب يعكسميناء بورسعيد،حيث نجد حاجز الأمواج وترسيب الطمى يستدعى"التعميق" المستمرللمجرى الملاحى ،حيث تقل المقاومة تجاه الرياح والأنواء الشمالية الغربية (٢).

---

(١) Ibid,P. 39.

(٢) Ibid.PP.39-40.

ويضرب روس مثلا ودليلا على ذلك بحادثة جنوح احدى سفن الركاب الانجليزية نتيجة هذه الأنواء. ثم يعقد مقارنة بين الميناء الفرنسى فى خليج البلوزيوم (يقصد ميناء بورسعيد) وميناء أبى قير المقترح، فيذكر أن ميناء بورسعيد تحميه من الجانب الغربى كتل خرسانية على جانب المجرى الملاحى تمتد لمسافة ميل ونصف، وعرض المجرى الملاحى فيما بين الشمندورات حوالى ٤٠٠ قدم، فى الوقت الذى سيكون فيه مدخل ميناء أبى قير محميا بطريقة طبيعية. علاوة على أن عملية التعميق المستمرة نتيجة الترسيب تزيد من المصاريف، وبالتالى تدفع السفن العابرة مزيدا من رسوم المرور(١). وذلك بخلاف خليج ابى قير فلن يحتاج لعمليات التعميق المستمر مثل قناة السويس، وهذا هو السبب الذى من أجله تفادى روس اتخاذ مدخل دمياط ورشيد لقناته المقترحة، وذلك أن عملية الترسيب المستمرة تجعل ميناء أبى قير فى منأى عن تكاليف التعمير المستمر. وهذا فى نظره سيكون مصدر سعادة ملاك السفن البريطانية، لأنهم لم يتحملوا عندئذ مصاريف التطهير المستمر للميناء أو المجرى الملاحى، مثلما يحدث فى ميناء بورسعيد .

ورأى روس ان البضائع التى تقدر بملايين الجنيهات الاسترلينية فى انجلترا والهند وكندا واستراليا وفى الكتاب ستمر عبر خليج أبى قير مثلما يحدث عبر مياه بورسعيد، وسيصبح

---

(١) Ibid.P.42,

المدخل الجديد فى قناة من البحر المتوسط عبر بحيرة مغلقة [١].

ثم يعلق الكاتب على ذلك بأنه عندما تبحث أوراق هـــذه القناة الجديدة ،وتثير الاهتمام والانتباه القومى ازاء هـــذا الطريق البحرى فى المياه الدافئة سواء فى البحر المتوسط أم فى البحر الأحمر الهادىء ، عندئذ سيثار سؤال : ما المقيـــاس الحقيقى فى الموازنة بين أبى قير وبورسعيد ؟ ويرد الكاتب علـى هذا التساؤل بأن معركة أبى قير البحرية (١٧٩٨) أكبر دليل علـى أهمية خليج ابى قير من الناحية الحربية. ورأى أن اقامة فنـار على جزيرة نلسون وآخر على حاجز الامواج الشرقى سيساعد السفن. ثم ينتقل بعد ذلك الى الحديث عن مدخل ميناء بورسعيد ومشاكلـــه ، مدللا على ذلك بما جاء بخرائط البحرية البريطانية (يوليـــو- اغسطس ١٨٨٨) ومدى الصعوبات التى تواجه السفن فى مدخل مينـــاء بورسعيد . ثم يقول ان مستقبل خليج ابى قير كمرفأ له ملامحـــه البارزه جدير بهذا الجهد المبذول فى هذه الدراسة التى سينشرها ليقرأها الجميع . فالموانى الثلاثة التى تقع على البحر المتوسط اسكندرية وأبى قير وبورسعيد قد شغلت الأذهان بالدراسة المقارنـــة بينها. ويؤكد روس أن لأبى قير مزايا من الممكن ان تجعلهـــا أكبر محطة للفحم فى العالم بدلا من بورسعيد [٢]. ومعنى ذلـــك بالنسبة للبريطانيين حلقه جديدة واضافية فى سلسلة محطـــات

---

(١) Ibid,P. 42.

(٢) Ibid.PP. 44-47.

التزود بالفحم بالمقارنة بالمحطات الهامة مثل جبل طارق ومالطة وأبىقير وعدن ،مع محطة اضافية للفحم فى مدخل البحر الأحمر ،علاوة على ان ذلك سيكون له آثره على ميناء الاسكندرية وعلىالتجارة والتجار . وأن كثيرا منسكان بورسعيد سينزحون الى منطقة الرمل ،تلك المنطقة الصحراوية والمواجهة للبحر ومكان الاقامة والسكن بالاسكندرية . وستزدهر عندئذ تلك المنطقةوتزدحم بالسكان وستكثر المبانى والحدائق والبساتين التى ترويها وتغذيها مياه ترعة المحمودية(١).

ويعدد روس فى كتابه مزايا القناة الجديدة التى ستخترق دلتا النيل من الوجهة العسكرية ،بأنه عند حدوث حصار لقناة السويس يصبحمن المهم للمحاصر :

١ - احتلال القناة .

٢ - الاستيلاء على كل طن من الفحم

٣ - الاستيلاء على القلعة فى القاهرة(٢)

وشرح روس كيفية تنفيذ قناته المقترحة من وجهة النظر الهندسية وخاصة فيما يتصل بمسألة عبور مياه البحر لمياه نهر النيل فى كلأيام السنة ،وبالنسبة لكل أنواع " الغاطس "المحتملة للسفن وأن هذا العبور Crossing لن يكون مثلالقناة التى

---

(١) Ibid,PP. 45,47,48.

(٢) Ibid.P.52.

اقترحها الخديوى السابق اسماعيل ،وليستنسخة من مشروع تالابو[1] ولكنها قناة صلبة Solid Trunk مدعمة ببناء يرتكز على اقواس وجسور شبيهة بالطراز البطلمى بحيث يمر نهر النيل أسفل القناة المالحة. ويدافع روس عن وجهة نظره بخصوص الأنفاق المشيدة أسفل القناة متحدثا عن التقدم العلمى والفكرى والهندسى، ويتساءل " ألسنا الآن فى عصر التطور الهندسى العظيم...؟ فالمهندسين الانجليز ينادون بانشاء نفق عبر نهر المانش وخط حديدى يمر عبر هذا النفق ،ويؤكد الكاتب بأن انجلترا تملك أعظم قوة بحرية فى العالم ويبلغ اجمالى حمولة اسطولها عشرة ملايين طن"[2].

ومن مزايا القناة المقترحة ،فى نظر روس ،عمقها واتساعها اللذين يعطيان الأمان للسفن فيما بين البحرين علاوة على توفيرها للوقت دون أى عائق أو تأخير فيما بين انجلترا والهند. كما وأن القناة الجديدة ستسمح للسفن المحيطية بالعبور[3]. وقدر عمقها بين ٣٠،٢٨ قدما وستصمم هذه القناة الجديدة بحيث يوضع فى الاعتبار التطورات المستمرة فى بناء السفن فى كل العصور . ثم يعدد عيوب قناة دى لسبس بأن العواصف الرملية التى تهب

---

(١) وكان تالابوت(١٨٤٧) يفضل توصيل البحرين بقناة غير مباشرة تصل الاسكندرية بالسويس وتعبر النيل جنوب الدلتا مباشرة .ولمزيد من التفاصيل عن مشروع تالابوت انظر كتاب : محمود صالح منسى، مشروع قناة السويس ،ص ١١٩.

(٢) Rouse.op. cit.P. 53.

(٣) Ibid,P.58.

عليها تحجب الرؤية وتعطل الملاحة بها، فتلجأ السفن عندئذ " للرباط " حتى تنتهى العاصفة الرملية ،وفى هذا تعطيل للملاحة فىقناة السويس . الا ان القناة البريطانية المقترحة ستجهز بحيث يكون حمايتها من العواصف الرملية ،كماستجهزهندسيا لتمر فى بعض الأماكن فوق القنوات المائية Water way (١) .

وشطحت أحلام المهندس الانجليزى، عندما تخيل أن القناة التى يقترحها والتى ستربطالبحرين وقد التف حولها السكان وتناثرت المدن على ضفتيها ،وازدهرت وازدادت ثروتهاودخلها . وأن المدن التى ستقام على ضفتيها ستكون ذات طابع عالمى فى آخر الأمر وسيسكنها خليط من الجنسيات وسيكون شعارالعمل فى هذه المستعمرة "الأجر على قدر العمل " Work and wage ولن تستطيع قوة فىالأرض ايقاف العمل أو تحديد الأجر فى هذه المستعمرة ،ويحكمها القانون والنظام ،وتخضع للسيادة العثمانية (٢).

ثم عقد مقارنة بين بورسعيد وأبى قير،فبورسعيد فى عام ١٨٥٥ لم تكن شيئا مذكورا ،فقد كانت فى نظره قطعة من الأرض الرملية ولكن بعد أربعين عاما ازدحمت بالسكان من كل حدب وصوت (٢٥٠٠٠ نسمة آنذاك) وأصبحت مركزا للتموين بالفحم ولها طابع دولى، الا أن الصبغة الفرنسية هى السائدة ويتساءل: أليس هذا استعمارا ؟ وهل يسمح لانجلترا بأن تفعل مثل هذا فى أبى قير ؟

---

(١) Ibid.PP.58.59.67.

(٢) Ibid.P.150.

ويأمل روس فى تشجيع أى جنسية تريد الاستيطان على ضفاف قناته المقترحة لتعيش حياة ذات طابع دولى،ولكن الصبغة الغالبة وهى الصبغة الانجليزية وهى الاساس،وذات النفوذ السائد . كما يطالب المهندس الانجليزى بحث الفلاح المصرى على الخدمة فى القناة البريطانية . كما أن المؤسسات المشيدة على ضفتى هذه القناة ستأخذ الطابع الانجليزى ، فمثلا المستشفيات ستعمل بها ممرضات انجليزيات ، كما ستصدر جريدة انجليزية على غرار صحيفة شركة قناة السويس ،وستنتج تلك المستعمرة ،كل انواع الخضراوات والحاصلات الزراعية . وستنقل القناة الانجليزية الحاصلات الزراعية وغيرها من القاهرة الى موانى انجلترا مباشرة عن تلك القناة الانجليزية . وستمر الخطوط الملاحية لربط انجلترا بهذه القناة والمستعمرة المقامة حولها . هذا علاوة على ان الوفود السياحية الانجليزية ستقوم بزيارة هذه المستعمرة وكذلك شواطىء البحر الأحمر " وكذلك قناتنا ومناطق نفوذنا ".

"..Throughout our canal and colonial sphere of influence".

وتخيل روس مستعمرته المقامة على ضفتى قناته المقترحة وقد انصهر فيها العنصر الانجليزى مع المصرى فى هذا المجتمع عن طريق تبادل المصالح بينهما (١).

وهكذا يمكن أن يطلق على هذ المشروع الذى يقترحه المهندس الانجليزى روس أنه نوع من الاستعمار الاستيطانى المكشوف فى دلتا مصر.

---

(١) Ibid.PP.150 -154.

٤ — قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح :

حرى بنا أن نتناول بالمقارنة هنا طريق الكاب باعتباره طريقا بديلا لقناة السويس ومنافسا له فى بعض الأحيان. ولكن طريق السويس على آية حال يتفوق على طريق الكاب فى نسبة الوفر فى المسافة كما يوضحه الجدول الآتى :

الطريق	عبر قناة السويس (بالاميال البحرية)	عبر طريق رأس الرجاء (بالاميال البحرية)	نسبة الزيادة
من رأس تنوره الى روتردام	١٢٦٩٨	٢٢٣٣٨	٧٦ ٪
رأس تنوره الى كوراكو	١٧٣٩٨	٢١٤٥٨	٢٣ ٪
رأس تنوره الى هيوستون	١٩٥١٢	٢٥٠٠٤	٢٨ ٪
من طوكيو الى روتردام	١١١٩٢	١٤٦٥٩	٣١ ٪
من سيدنى الى لندن	١١٥٢٩	١٢٩٦٢	١٢ ٪

وهكذا نرى أن قناة السويس توفر نسبة ضخمة من المسافة المقطوعة بين نقطة الابتداء ونقطة الوصول وينبغى أن نلاحظ

أن نسبة الوفر فى المسافة تتزايد كلما قربت نقطة الابتداء أو الانتهاء من القناة . وأن الوفر يزداد جدا اذا قربت نقطتا الابتداء والانتهاء معا من القناة ،وهذا ما يحدث فعلا بالنسبة للبترول الخام القادم من الجنوب من ميناء ينبع والخليج العربي والبترول المصرى من خليج السويس بعد ازدياد كميات البترول المصرية القادمة من جنوب القناة .

ويلاحظ أن المسافة بين لندن والكويت عن طريق رأس الرجاء الصالح ١٣٤٣٧ ميلا تنقص الى ٧٤٨٨ ميلا عن طريق السويس .والوفر المحقق فى حالة موانى البحر المتوسط أكبر، الأمر الذى لايجعل هناك أى مجال لمنافسة قناة السويس بالنسبة لنقل البترول لهذه البلاد .

٥ - قناة باناما وقناة السويس :

(نجاح انشاء قناة السويس يغرى بانشاء قناة باناما) :

بلغت ايرادات شركة قناة السويس فى عام ١٨٨٠ قدرا لامثيل له بالنسبة لأى مشروع هندسى أو شركة فى ذلك الوقت ، بسبب احتكارها المطلق لأقصر طريق بين الشرق والغرب ، وازدادت حركة الملاحة فى قناة السويس مع كل زيادة فى عدد السكان فى العالم وكل توسع فى التجارة بين الشرق والغرب واستتبع ذلك بطبيعة الحال زيادة فى صناعة النقل البحرى .

وأدى نجاح مشروع قناة السويس الى تشجيع تخطيط انشاء ٢٥ مشروعا بحريا أو أكثر من ذلك خاص بشق قنوات ملاحية ، وذلك خلال الأعوام الواقعة بين (١٨٨٠ - ١٨٨٣)[١].

وبحثت كل تلك المشاريع فى تحسين ومد المواصلات البحرية وتحويل البرازخ Isthmuses الى بنوك للقنوات [٢].

لذلك شرعت شركة فرنسية كونها دى لسبس فى يناير ١٨٨٠ لشق قناة بدون أهوسة تربط مباشرة المحيطين الأطلنطى والهادى.

---

(١) Farnie, op. cit. P. 411.
وبالنسبة لهذه المشاريع راجع للمؤلف رسالة الدكتوراه : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ص ١٥٦ - ١٦٤.

(٢) Farnie, op. cit. P. 412.

واستمرت اعمال الشركة من ١٨٨٠ حتى ١٨٨٨، وأخفق دى لسبس فى شق هذه القناة لأسباب كثيرة نذكر منها، انتشار البعوض فى منطقة الحفر مما فتك بالعمال بحمى الملاريا والصفراء، وطبيعة الأرض من طبقتين غير متماسكتين فكانت تنزلق احداهما على الأخرى حاملة معها كميات هائلة من الأتربة وما عليها من معدات ومنشآت هذا الى جانب ضعف الادارة وسوء تقدير كميات الأتربة الواجب رفعها لشق القناة. واضطرت الشركة ازاء فشلها الذريع الى الغاء مشروعها الخاص بشق قناة مباشرة واستبداله بمشروع آخر لقناة ذات أهوسة .

وفى عام ١٨٨٨ أوقفت الشركة أعمالها لنضوب المال بعد رفع ٥٥ مليون متر مكعب من الأتربة، وتم القبض على شارل دى لسبس (ابن دى لسبس والقائم بأعمال رئيس شركة قناة السويس) فى عام ١٨٩٢.

وعلى أية حال فقد تم افتتاح قناة باناما للملاحة العالمية فى ١٥ أغسطس ١٩١٤ وأطلق عليها البعض اسم " قناة المحيطين " .

خصائص قناة باناما :

يبلغ طولها حوالى ٨٣ كيلومتر، وعرضها فى أضيق منطقة ١٥٢٫٤ مترا وعمقها ١٢٫٨ مترا والمتوسط الزمنى لعبور القناة ٨ ساعات تقريبا . ولايستخدم نظام القوافل فى قناة باناما، ويتم قطر السفن داخل الأهوسة بواسطة عربات كهربائية .

وتوفر قناة باناما من ٢٠ ٪ الى ٦٠ ٪ من المسافة للسفن بتجنبها الدوران حول قارة امريكا الجنوبية ،ويبلغ متوسط عدد السفن العابرة ١٢٥٠٠ سفينة سنويا يبلغ صافى حمولتها ٨٨ مليون طن وتتبع ٥٦ دولة .

وأقصى طول مسموح به للسفن العابرة فى قناة باناما هو ٣ر٢٧٤ مترا عدا سفن الحاويات وسفن الركاب فيمكن السماح بطول ٥ر٢٨٩ مترا وأقصى عرض مسموح به ٣ر٣٢ مترا وفى بعض الأحيان يسمح للسفن التى يبلغ عرضها ٦٠ر٣٢ مترا بالعبور بحيث لا يتجاوز غاطسها ٢٨ر١١ مترا . وأقصى غاطس مسموح به لجميع السفن ٠٤ر١٢ مترا (٥ر٣٩ قدما) .

قناة باناما وقناة السويس :

يكمن الفارق بين قناة باناما والسويس فى المغزى الاستراتيجى والتجارى الذى تعنيه قناة باناما للولايات المتحدة الامريكية . فتدفقات النقل البحرى بين ساحلى الولايات المتحدة الشرقى والغربى وبين الشرق الأقصى وساحل امريكا الشرقى هى التى شكلت عصب حركة المرور فى قناة باناما . ففى عام ١٩٦٧ عبر قناة باناما حوالى ٨٧ مليون طن من البضائع كان أقل من ربعها شحنات بترولية وتمثل البضائع المنقولة من المحيط الاطلسى للمحيط الهادى حوالى ٦٠ ٪ من اجمالى حجم البضائع التى مرت بالقناة ـ جاء ثلثها أصلا من موانى الولايات المتحدة الامريكية .

والكثير من البضائع تنقلها سفن تتراوح حمولتها بين١٢٠٠٠ و ١٣٠٠٠٠ طن أما السفن العملاقة فانها تتحول عن قناة بنامـــا. ويبلغ المعدل السنوى لعدد السفن العابرة حوالى ٢٠٠٠٠ سفينـــة تقريبا (وهو أقصى طاقة تصريفية للقناة) .

وفى عام ١٩٦٨ بلغ عدد السفن التى عبرت قناة باناما ١٤٠٠٠ سفينة بينما نجد عدد السفن التى عبرت قناة السويس فى عـام١٩٦٦ بلغت ٢١٢٥٠ سفينة.

عندما فتحت قناة باناما خشى البعض أن تصيرمنافسا قويـــا لقناة السويس ،ولكن ذلك لم يتحقق ،ولم تزد حمولة السفن المارة فى قناة باناما على حمولة السفن المارة فى قناة السويس الا فـى عامى ١٩٢٣ - ١٩٢٤، ١٩٢٦ - ١٩٢٧ بسبب زيادة صادرات البترول من كاليفورنيا فى تلك الفترة .

أما المقارنة فى غضون مدة طويلة فتدل على تفوق قنـــــاة السويس بالنسبة للتجارة الدولية. غير أن الأقاليم التى يمكـــن أن تقوم فيها المنافسة بين قناة السويس وقناة باناما هى :

١ - شمال شرقى آسيا .

٢ - شرقى استراليا ونيوزيلاند .

٣ - دول الساحل الغربى من امريكا الجنوبية والشمالية .

وقناة السويس - فيما يختص بتبادل التجارة بين الشـــرق والغرب - تتفوق على قناة باناما فى هذا المجال ،فقناة باناما

طريق تكميلي أكثر منه ممر منافس .

وبالنسبة لملاك السفن فى أوربا فى رحلات سفنهم الى الشرق الأقصى يفضلون استخدام قناة السويس على قناة باناما ، ولكنهم يستخدمون قناة باناما فى تجارتهم مع موانى روسيا الأسيوية والسواحل الغربية لشمال وجنوب امريكا .

كذلك تستخدم السفن الامريكية قناة باناما فى رحلاتها الى كل الموانى الواقعة فى الشرق الأقصى وهونج كونج وغرب استراليا بينما تستخدم السفن الامريكية قناة السويس فى المناطق الواقعة غرب هونج كونج وتشمل جنوب الصين والهند الصينية وشبه جزيرة الملايو والهند وسواحل شرق افريقيا (١).

هذا ويلاحظ ان دول امريكا الجنوبية هى الوحيدة التى لا تهتم بقناة السويس ، فمدينة الكاب تقع على نفس خط العرض الذى تقع عليه بونس ايريس ، ومن ثم يعتبر طريق رأس الرجاء الصالح أقصر طريق يصل بين الساحل الشرقى لأمريكا الجنوبية وبين شرق آسيا (٢).

هذا ويجب أن نضع فى الاعتبار ، عند اختيار الطريق ، رسوم التأمين على السفن والمعروف أن الخطر على السفن يتزايد فى عبور قناة باناما لأن قاعها صخرى ، أما قاع قناة السويس فانه رملى .

---

(١) Hallberg, op. cit. P. 394.

(٢) ارنستو كينتيز ، قناة السويس ، ص ٧٠ - ٧١ .

وملاك السفن عندما يرسمون طريق السفر تواجههم أيضا مسألة الثغور التى يمكنهم فيها الحصول على شحنات من البضائع ،وشراء الوقود بأسعاررخيصة ولهذا الاعتبار كان طريق قناة السويس الى الشرق الأقصى أفضل بكثير لشركات الملاحة الاوربية .

ويتضح من مقارنة الاحصائيات التالية تفوق قناة السويس بالنسبة للتجارة العالمية بالمقارنة بقناة باناما [١] : —

مــن	الــى	المسافة المختصرة عبر قناة السويس(بالمقارنة بقناة باناما) بالميل البحرى	المسافة المختصرة عبرقناة بناما (مقارنة بقناة السويس) بالميل البحرى
لندن	فريمانتل	٥٢١	
نيويورك	فريمانتل	٥٩٣	
لندن	ملبورن	١٨٠٣	
نيويورك	ملبورن		٢٢٩٤
لندن	سيدنى	٢٨	
نيويورك	سيدنى		٢٦٤٠
لندن	ولنجتون		١٠٧٧
نيويورك	ولنجتون		٤٥٩٧
لندن	كلكتا	٩٣١٠	
نيويورك	كلكتا	٤٧٩٠	
لندن	سنغافورة	٧٣٣٩	
نيويورك	سنغافورة	٢٨١٩	
لندن	مانيلا	٤٧٠٠	
نيويورك	مانيلا	١٨٠	
لندن	هونج كونج	٤٧٢٩	
نيويورك	هونج كونج	٢١٩	
لندن	شنغهاى	٤٩٨٩	
نيويورك	شنغهاى		١٠٨١
لندن	يوكوهاما	١٧٤٨	
نيويورك	يوكوهاما		٢٧٧٢
لندن	سان فرنسسكو		٥٥٣٨
نيويورك	سان فرنسسكو		٧٨٥٣

(١) Hallberg.op. cit. PP. 394 - 5.

مشروع انشاة قناة جديدة (قناة المحيطين):

هذا ويلاحظ انه لأسباب تتعلق بأحجام السفن الضخمة وامكانية تشبع قناة باناما وعوامل حربية أخرى ، أوصت اللجنة الامريكية لدراسة قناة " مابين المحيطين " ببناء قناة جديدة - غير قناة باناما الحالية ، ذلك أنه من المتعذر توسيع قناة باناما بوضعها الحالى بدون تحمل نفقات باهظة ، وبدون الاخلال بحركة النقل البحرى بين المحيطين لفترة طويلة لوجود سلسلة من الاهوسة الضخمة يكاد يستحيل تغييرها فهى التى ترفع وتخفض السفن المتجهة الى والعائدة من بحيرة " جاتون " التى ترتفع ٢١ر٢٦ مترا (٨٦ قدما) فوق مستوى سطح البحر، هذا بالاضافة الى المشاكل المتداخلة المتعلقة بامدادات المياه بالبحيرات .

لذلك أوصت اللجنة ببناء قناة بمستوى سطح البحر، عبر بانامل على بعد ١٠ أميال من القناة الحالية تتسع لسفن حتى حمولة ١٥٠٠٠٠ طن (حمولة قصوى D W T) .

هذا وقد طالعتنا الاخبار (سبتمبر ١٩٨٥) بأن وزارة الخارجية اليابانية اعلنت ان الحكومة ستوقع اتفاقا مع الولايات المتحدة الامريكية وباناما يقضى بدراسة جدوى شق قناة ثانية عبر امريكا الوسطى بجانب قناة باناما وستنتهى من الدراسة فى عام ١٩٩٠ ومما يذكر أن باناما ستعيد سيادتها على قناة باناما فى عام ٢٠٠٠ بمقتضى اتفاق تم التوصل اليه مع الولايات المتحدة الامريكية

التى تدير القناة حاليا واذانظرنا الىقناة السويس نجدها عكس قناة باناما تماما،فمن السهل توسيعها وتعميقهاوازدواجها دون اى مشاكل فنية ، فهى ذات مستوى واحد ،وضفة قناة السويس الشرقية تسمح بعمليات التوسيع والتعميق .

٦ - قناة البحرين الاسرائيلية : (١٨٥٠ - ١٩٨٥)

ترجع فكرة شق قناة تربط البحرين الاحمروالمتوسط عبر فلسطين الى منتصف القرن التاسع عشر عندما آرسلت بريطانيا بعثة الى فلسطين فىعام ١٨٥٠ لدراسة امكانية حفر قناة موازية لقناة السويس .

وقد اقترحت البعثة برئاسة" وليام آلن "(١) شق قناة من خليج حيفا عبر مرج ابن عامر الى بيسان فى غور الأردن الذى يتم غمره بالمياه البحرية بما فيه البحر الميت واستكمال المشروع حتى خليج العقبة عبر وادى عربة .ولم يكتب لهذه الفكرة النجاح بعد افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام ١٨٦٩.

---

(١) الربان وليام الين W. Allen,R.N. الف كتابا عام ١٨٥٥ بعنوان :

The Dead Sea , Anew Route to India

راجع كتاب :
Wilson,Arnold , The Suez Canal, its past,present and future .London 1939.PP. 65,81.

وبعد الاحتلال الانجليزى لمصر ونتيجة لموقف جلادستون المشجع لشركة قناة السويس ،نجد قطاعات كبيرة معارضة فى انجلترا شجعت احياء الدراسة الخاصة بمشروع قناة العقبة - البحر المتوسط المزودة بأهوسة ،وذلك وفق اقتراح دوق مارلبورج (Duke of Marlborough) ودوق سوذرلاند والادميرال انجلفيلد Inglefield (مايو ١٨٨٣) . أو بدون أهوسة وفق اقتراح الربان موليورث Molesworth (اغسطس ١٨٨٣). وقد رأى هؤلاء " أن شق قناة فى وادى الاردن قد يساعد انجلترا على ترك مصر لحكومة ذاتية وعلى هذا يتم تحرير سياسة انجلترا الخارجية ،وكذلك ضميرها ومسئوليتها الاخلاقية ،وقد يساعد ذلك أيضا على الاعتراف بشجاعة دى لسبس فيترك له ولخلفائه الى الأبد قناة السويس " (١) علاوة على أن شق قناة جديدة قد يتوج بتحويل رأسمال الامبراطورية البريطانية الى مركز العالم وهو الميناء البحرى الجديد ، والقاعدة البحرية ،كما يحولها الى مستعمرة يهودية بالقدس .
وستجرى هذه القناة فى ارض تعلو ٧٨٠ قدما عن مستوى سطح البحر وبتكاليف تزيد ٣٢ مرة عن قناة السويس . وقدرت قناة العقبة آنذاك بحوالى ٢٢٣ مليون جنيه استرلينى (٢). كذلك درس" اتحاد ملاك السفن البريطانية" الخطط والرسومات الخاصة بانشاة" قناة ملاحية فلسطينية A Palastine Canal خلال ٢١، ٢٥ سبتمبر ١٨٨٣

---

(١) Farnie, east and west of Suez.P. 318.
(٢) Ibid.

فى الوقت الذى آمد فيه كتشنر الاموال اللازمة لدراسة مشروع شق قناة عبر فلسطين مارا بوادى عربة [1] الا أن البعض رآه مشروعا خياليا وفاشلا من الناحية الهندسية علاوة على معارضة الباب العالى عليه لأنه سيعتقد أن سوريا ستقتطع من الامبراطورية العثمانية وحتى لو تحققت هذه الفكرة فان سوريا فى كل الاحتمالات ستضمها فرنسا وعندئذ ستجد بريطانيا أن خط مواصلاتها الجديد مع الهند يمتد داخل أراضى فرنسية [2].

تيودورهرتزل والقناة الاسرائيلية :

ومحاولة أخرى من جانب الصهيونية ازاء المشاريع المنافسة لقناة السويس جاءت على يد تيودورهرتزل، فقدبعث برسالة الى سولسبرى فى اواخر عام ١٨٩٦ يوضح له فيها" أن تقسيم الدولة العثمانية قد يضع انجلترا فى مأزق خطير،ولذلك يجب المحافظة على التوازن الدولى عن طريق تصحيح مالية تركيا ،وهو ما تقف الروسيا دونه ،لأنها تريد انحلال تركيا وانقسامها، وهناك طريقة لتصحيح المالية التركية ،وبالتالى المحافظة على التوازن الدولى لمدة أطول ولايجاد طريق جديد الى الهند فى الوقت ذاته ،وهو الطريق الأقصر بالنسبة لانجلترا . ويجرى هذا كله دون أن تخسر انجلترا قرشا واحدا ،ودون أن تلزم نفسها بأى شئ علنا ،وهو انشاء دولة يهودية فى فلسطين لها استقلال ذاتى مثل مصر،تحت

(١) Ibid.

(٢) Mackenzie,Walace.PP. 516 - 7.

سيادة السلطان. وقدمهد هرتزل لهذا المشروع فى زيارته للاستانة فى صيف العام السابق وأن ذلك ممكن (فى نظره) اذا ما توافر لهم دعم دولة كبرى ، دعم خفى ،وحيث أن السلطان لايزال هو السيد غير المنازع فما من قوة تستطيع منعه من دعوة اليهود الى الهجرة لفلسطين ،وستقدم للسلطان مقابل عمله هذا قرض كبير عن طريق الضريبة الى سيؤديها اليهود له . وسيكون من مصلحة انجلترا بناء خط حديدى رأسا عبر فلسطين من البحر المتوسط الى الخليج الفارسى ،أو ربط هذا الخط بما يصبح ضروريا ،بفضل حاجيات المواصلات الحديثة . من خط عبر فارس وبلوخستان وربما الأفغان الى الهند ، ستجنى انجلترا هذه المكاسب بدون مصاريف وبدون أن يعلم شيئا عن دورها ،فبينما تعد روسيا خطا حديديا الى آسيا فى الشمال سيكون لبريطانيا فى الجنوب طريق احتياطى حيادى الى الهند ،فى حال قيام مصاعب فى قناة السويس " (١).

وتبدو أحلام هرتزل ازاء قناة السويس عندما تقابل معه مصطفى كامل وهو يدعو للقضية المصرية ،فنجد هرتزل يدون فى مذكراته " اشعر مع أنى لم أخبره (أى مصطفى كامل) بذلك ،بأنه لم مايفيد

---

(١) رسالة هرتزل الى لورد سولسبرى (ديسمبر ١٨٩٦) - يوميات هرتزل - اعداد انيس صانع - سلسلة كتب فلسطين ص ص ٤٩ - ٥١) ، على محمد على : ملف وأوراق القضية الفلسطينية ص ص ٧١ - ٧٢ .

قضيتنا أن يضطر الانجليز الى مغادرة مصر،فانهم سيضطرون آنذاك أن يبحثوا عن طريق آخر للهند بدلا من قناة السويس التى ستضيع منهم أو على الأقل تصبح غير مأمونة عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم - الطريق من يافا الى الخليج الفارسي"(١).

هذا وعندما قام هرتزل بزيارة لفلسطين فى عام ١٨٩٨ راودته احلامه وطموحه وهو فى العاشرة من عمره لتحقيق عمل عظيم يماثل عمل دى لسبس وبناء قناة باناما، الا أنه كان أكثر تأثرا بقناة السويس :" ذلك الشريط الضيق الوضاء من المياه والذى يمتد الى مالا نهاية، فهو عمل ضخم وهائل يضارع الاكروبوليس"(٢). ولذلك بحث هرتزل انشاء قناة اخرى بدلا من قناة السويس ،بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والادارة اليهودية (٣).

وتبلورت كل هذه الآمال وتلك الأحلام عند هرتزل،وأصبحت شبه جزيرة سيناء هى أنسب مكان لدولة المستقبل اليهودية فهى الموطن القديم لدولة المستقبل اليهودية فى فلسطين(٤) والتى ستصبح مركزا لشبكة الخطوط الجديدة للعالم ،وتحل محل قناة السويس

---

(١) مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل ،٢٤مارس ١٨٩٧ - انظر:يوميات هرتزل = انيس صائغ - ص ص ٦٢- ٦٣،ملف وثائق القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ٧٣،وأنظر أيضا :

Farnie,op. cit. P. 456.
Farnie,op. cit.P. 456.

(٢) Farnie,op. cit.P. 456.

(٣) Ibid,P. 456.

(٤) Ibid.P,469.

كهمزة وصل طبيعية بين آسيا وأوربا وأفريقيا ،وتستقطب منهاخطوط البريد وحركة الركاب ،وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجوالة Tramps وسفن البضائع العامة (١).

التفكير الصهيونى بالمشروع بعد قيام اسرائيل ١٩٤٨ :

بعد قيام الدولة اليهودية فى فلسطين بقيت الفكرة راكدة لمدة طويلة الى ان جاء قرار تأميم قناة السويس عام١٩٥٦،فبدأ الحديث يدور بين الاوساط الاستعمارية والصهيونية المتضررة من قرار التأميم حولامكانية شق قناة اسرائيلية تربط البحر المتوسط بخليج العقبة وتكون بمثابةقناة بديلة للقناة المصرية، الا أن وتيرة هذا الحديث الذى استند الى فكرتى آلن (البريطانى) وهرتزل(الصهيونى) مالبثت أن تلاشت عقب فشل العدوان الثلاثى على مصر وقد زامن هذا التلاشى ظهور فكرة آخرىتمثلت فى مشروع تحويل مياه نهر الاردن الى النقب (٢) .

وبعد حرب اكتوبر ١٩٧٣ وازدياد اسعار النفط اخذت اسرائيل تفكر فى مشاريع لتنويع مصادر الطاقة بهدف تخفيف عبء اعتمادها على النفط،واستقر رأيها على تنفيذ الفكرة الرامية الى الحصول

---

(١) Ibid.

(٢) غازى اسماعيل ربابعه (دكتور)ـ الابعاد السياسية والاقتصادية لمشروع قناة البحرين ،مجلة السياسة الدولية ـ العدد رقم ٨٣ يناير ١٩٨٦ ، ص ٦٠.

على الطاقة باستغلال فارق الارتفاع البالغ نحو ٤٠٠ متر بين البحر المتوسط والبحر الميت عن طريق شق قناة بينهما ،وبذلك عادت الفكرة من جديد الى السطح. وقد أخذت اسرائيل فى دراسة عدد من المشاريع حول هذا الموضوع فى النصف الثانى من السبعينات (١).
وفى ٢٤ اغسطس عام ١٩٨٠ اتخذت الحكومة الاسرائيلية قرارا سياسيا بالاجماع يقضى بالعمل على تنفيذ مشروع قناة البحرين (المتوسط والميت). (٢)

وتركزت الفكرة فى الخطوط الرئيسية الآتية :

١ - خط السهول (او الخط الشمالى) : حفر قناة فى منطقة خليج حيفا حتى سهل بيسان عبر مرج ابن عامر (مشروع غور) .

٢ - خط شومرون (قضاء نابلس) : يقطع وسط البلد من منطقة قيسارية جنوب حيفا حتى مستوطنة ارخمات على بعد ٧ كيلومتر شمالى غور الأردن .

٣ - نقل مياه البحر الاحمر الى البحر الميت عن طريق وادى عربه.

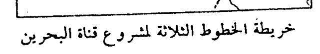
ورأى بعض الاسرائيليين فوائد متوخاة من هذا المشروع ففى الامكان اعداد قناة السهول لتكون قناة ملاحة لسفن محيطية ،وانشاء

---

(١) المصدر السابق .
(٢) سليمان الشيخ - قناة البحرين خطر اسرائيلى قادم- دراسة دراسة استطلاعية بمجلة العربى العدد ٣٢٣ اكتوبر ١٩٨٥ ص ص ١٢٩ - ١٣٠.

مرفأ لرسو السفن فى الطرف الشرقى بالقرب من بيسان يستخدمه الاردنيون للانطلاق الى البحر المتوسط ،ومن المتوقع ان يتطور مع الوقت الى رأس جسر لدول الخليج الفارسى (١).

لذلك يمكن تطوير ميناء قناة تمتد من خليج ايلات شمالا حتى داخل حدود وادى عربة وعلى امتداد الضفة الشرقية للقناة يمكن تطوير ميناء العقبة الاردنى وميناء ايلات فى الضفة الغربية (٢).



خريطة الخطوط الثلاثة لمشروع قناة البحرين

قناة السويس والقناة الاسرائيلية المقترحة :

تتميز قناة السويس التى مضى على افتتاحها للملاحة العالمية أكثر من قرن من الزمان عند مقارنتها بالقناة الاسرائيلية المقترحة بالآتى : -

١ - ظروف بروخ السويس من قصر المسافة بين البحر المتوسط والبحر الاحمر ساعد على سهولة وسرعة شق القناة البحرية فيمابينهما

(١) غازى اسماعيل ربابعه ، الابعاد السياسية لمشروع قناة البحرين ص ٦٣٠

(٢) المرجع السابق .

٢ - طبيعة التربة فى هذه المنطقة ، فهى تكاد تكون مستوية بشكل عام فى سطحها ،ولين الطبقات التى تم حفرها خصوصا فى القطاع الشمالى لمنطقة القناة علاوة على سهولة توسيع وتعميق قناة السويس فى اى وقت حسب الابعاد التى يتطلبها الموقف .

٣ - وجود البحيرات والمستنقعات فى نسبة كبيرة فى المساحة الواقعة بين البحر المتوسط والبحر الاحمر (بحيرة المنزلة والتمساح والبحيرات المرة) كل ذلك سهل عملية حفر القناة وجعل مياهها فى مستوى واحد .

٤ - توفر المياه العذبة عن طريق نهر النيل ساعد العاملين فى عمليات الحفر .

٥ - اضف الى ذلك ما اكتسبته قناة السويس وادارتها من سمعة وخبرة تجعل القناة فى مركز قوى جدا بظروفها الطبيعية والتاريخية والادارية (١).

قناة العقبة (او القناة الاسرائيلية المقترحة) :

وعلى النقيض تماما من قناة السويس ،نجد هذه القناة الاسرائيلية المقترحة تتسم بالآتى :

١ - طول المسافة بين خليج العقبة والبحر المتوسط .

---

(١) السيد حسين جلال (دكتور) : دراسات فى قناة السويس ص ١٣١.

٢ - اختلاف مستويات المظاهر التضاريسية مما يجعل أمر الحفر صعبا للغاية .

٣ - ندرة المياه فى مناطق الحفر سيقضى على المشروع .

٤ - جسامة وضخامة تكاليف المشروع .

٥- ضرورة الحاجة الى أهوسة لهذه القناة ، حتى لو قيل ان المتفجرات النووية يمكنها المعاونة فى انشاء قناة مستوية ، فستبقى صعوبة الانشاء والتكاليف الباهظة بالمقارنة بتكاليف قناة السويس (١).

٦ - سيلحق هذا المشروع الاضرار البالغة للمشروعات الاردنية على البحر الميت السياحية منها والصناعية مثل صناعة البوتاس لأن المشروع سيقلل من نسبة المعادن الكثيرة التى اشتهر بها هذا البحر . كما سيهدد المشروع المياه العذبة لنهر الأردن عن طريق تسرب المياه المالحة اليه (٢).

٧ - لا يحق لاسرائيل كما لا يحق للاردن عمل قناة مماثلة لربط البحر الاحمر فى منطقة العقبة والبحر الميت .

٨ - ان مشروع قناة البحار الاسرائيلية سيكون فى متناول التدمير الاردنى لو قامت حرب بينهما ، مثلما تكون المشروعات الاردنية فى متناول التدمير الاسرائيلية فى منطقة الاغوار الاردنية عندئذ تكون اسرائيل قد عرضت مشروعات غالية التكاليف

---

(١) المرجع السابق ، ص ١٣٢.

(٢) اسماعيل النقيب ، مشروع قناة البحار (الكهرباء لاسرائيل والتلوث للعرب) مقال بجريدة الاخبار الصادرة يوم ٢٣ يناير ١٩٨٥

للخطــــر [١].

٩ - يرى البعض احتمال حدوث زلازل وبراكين نتيجة ازدياد الضغط على قاع البحر الميت . علاوة على احداث تغييرات بيولوجية نتيجة تدفق المياه من مصادر جديدة .

١٠- قدر البعض تكاليف المشروع ٥ر١ مليار دولار، وأن تغطيـــة التكاليف لن تتحقق الا بعد ثلاثين سنة تقريبا، يضاف لذلــك عجز ميزان المدفوعات الاسرائيلى فى السنوات الاخيرة [٢].

وعلى أية حال فقد اصدر وزير الطاقة الاسرائيلى موشى ساحل قرارا فى ١٢ يونيو ١٩٨٥ بايقاف العمل بمشروع قناة البحريــن الذى يربط البحر المتوسط بالبحر الميت [٢].

---

(١) سليمان الشيخ ، قناة البحرين، مجلة العربى، اكتوبر ١٩٨٥ ص ١٣٤
(٢) المصدر السابق، ص ١٢٧ .

الفصل الثانـــــــــــى

خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأثرها على قناة السويـــــــس

أولا : الخطوط الحديدية وأثرها على قناة السويس :

١ - خط سكة حديد "اسكندرية - السويس" (١٨٥١-١٨٥٨)
٢ - مشروع سكة حديد بغداد كطريق منافس لقناة السويـــــــس (١٨٧٠ - ١٩٠٣).
٣ - خطوط سكة حديد امريكا الشمالية .
أ - خط سكة حديد" نيويورك سانفرانسيسكو (١٨٦٩).
ب - خط سكة حديد" كندا - الباسيفيكى " .
٤ - مشروع سكة حديد" القاهرة - الكاب " (١٨٨٤ - ١٩٠٤)
٥ - خط سكة حديد سيبيريا (١٨٩١ - ١٩٨٥).

ثانيا: الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس :

١ - فكرة انشاء جسر برى عبر سيناء وربط مينائى نويبـــــع والعقبة (١٩٨٥).
٢ - الخط البرى الاسرائيلى فيما بين اشدود وايلات .

الفصل الثانـــــــى

خطوط السكك الحديدية والطرق البرية وأثرها على قناة السويس

اولا : الخطوط الحديدية وأثرها على قناة السويس :

١ ـ خط سكة حديد" اسكندرية ـ السويس "(١٨٥١-١٨٥٨) :

شهد القرن التاسع عشر تنافسا دوليا لانشاء وتنظيـــم طريق للمواصلات العالمية عبر الأراضى المصرية،وانقسم رجـــال السياسة والاقتصاد فى أوربا فى النصف الأولمن القرن التاسع عشر الى فريقين ، فريق يؤيد الطريق البرى وتتزعمه بريطانياوفريــق يؤيد شق قناة بحريةوتتزعمه فرنسا .

وشهدت هذه المرحلة تنفيذ الفكرتين متعاقبتين ،بدأت بتنفيذ الطريق البحرى بتعبيدالطريق فيما بين الاسكندرية والقاهـــرة والسويس لسير العربات ، ثم تطور الى خط حديدىتقطعه القطارات منالاسكندرية الىالقاهرة فالسويس وتم تنفيذه بمعرفة انجلترا على مرحلتين تمت الاولى فى يناير ١٨٥٦ من(اسكندرية الىالقاهـــرة) والثانية فى ديسمبر ١٨٥٨(من القاهرةللسويس) .و بمرور احدى عشر عاما فتحت قناة السويس للملاحة العالمية .

وعلى أية حال فقد استخدم الخط الحديدى من الاسكندريـــة للسويس ، ولم يكن منافسا خطيرا لقناة السويس ، ولكنه استخدم فى نقل البريدالسريع والبضائع الخفيفة والركاب من الاسكندريـــة

للسويس حيث يستقلون السفن التى تمخر عباب البحر الاحمر فـــى طريقها للهند والشرق • وظل البريد المستعجل - حتى بعد عـــام ١٨٧٤ - ١٨٨٨ والمار بميناء برنديزى Brindisi بايطاليـــا يتخذ طريق الخط الحديدى بمصر(١).

ويذكر هوسكنز ان انجلترا لم تقبل على استخدام طريق قناة السويس للهند الا عام ١٨٨٨، بعد أن تمكنت بريطانيا من فـــرض سيطرتها التامة على هذا الشريان والبلد الذى تسير فيه ،وقبـــل ذلك اكتفت الحكومة البريطانية بتسيير سفينتين كل شهر ترسلهما الى كلكتا ومدراس حتى عام ١٨٧٤، حيث ظل اهتمامها منصرفا الـى الطريقين اللذين كانت تستعملهما قبل افتتاح قناة السويـــس ، الطريق البرى عبر مصر وطريق رأس الرجاء الصالح (٢).

وعلى أية حال لم يمثل الخط الحديدى منافسا خطيرا لقنـاة السويس •

---

(١) Wilson, وانظر أيضا Mark Strafe,cape to Cairo op. cit. PP. 41 - 42.

(٢) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى (رسالة دكتوراه) ص ٧٤٠

٢ - مشروع سكة حديد بغداد كطريق بديل ومنافس لقناة السويس (١٨٧٠ - ١٩٠٣) :

برزت مسألة مشروع سكة حديد بغداد فى انجلترا بعد فتح قناة السويس للملاحة العالمية ١٨٦٩ بعد أن توغل الروس فى الشرق الادنى، وتحكمت فرنسا فى كل الطرق المائية المختصرة للهند. فأثار ذلك اهتمام بريطانيا بضرورة المحافظة وتأمين خطوط مواصلاتها مع الهند .

فاقترح احد البريطانيين فى عام ١٨٧٠ بناء خط حديدى بين الاسكندرية عبر حلب والموصل حتى بغداد والبصرة، وهذا الخط الحديدى سيجعل بريطانيا لا تعتمد على قناة السويس (الفرنسية) ويعطى انجلترا طريقا بديلا للشرق ، كما يسهل نقل الركاب والبريد والجنود بسرعة الى الهند . وحبذ الكثيرون هذا الخط من وجهات نظر مختلفة، وشكلت لجنة خاصة فى مجلس العموم البريطانى برئاسة متافور نورثكوت ، لدراسة وكتابة تقرير عن الموضوع بأكمله وهو انشاء خطوط حديدية بين البحر المتوسط والبحر الاسود والخليج الفارسى ، فأوصت اللجنة بالآتى :

" ان انشاء خط حديدى عبر ميزوبوتاميا أمر حيوى وضرورى للامبراطورية وقدرت تكاليف المشروع بعشرة ملايين جنيه استرلينى".

وكانت الحاجة لطريق بديل لقناة السويس الى الهند قد خفت حدتها بعد شراء درزيلى لأسهم قناة السويس عام ١٨٧٥ ونمو المصالحة

البريطانية فى شركة قناة السويس (1). وظلت مشاريع الخطوط الحديدية هذه لمدة ٤٠ عاما وعلىمراحل وفترات متقطعة ،خصصت للبحث والمناقشة. وفى العقدين الاخيرين للقرن التاسع عشر ازداد اهتمام المانياومصالحها فى الامبراطورية العثمانية ،فوقع البنك الالمانى (١٨٨٨) اتفاقية مد سكةحديد حيدر باشا بمسافة٤٨٥ميلا الى انقره ،فقد افترض ان الخط المذكور سيمتد الى بغدادوالخليج العربى ،أو بالأحرى سيمتد الى بوابة الهند. وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد اكدت قبل حوالى ثلاث سنوات علىالأهمية السياسية لكل ميل من السكك الحديدية فى اتجاه الهند ، وضرورة ضمان السيطرة البريطانية المطلقة على تلك المشاريع ولقد اصبح واضحا بعد فترة وجيزة بأن الالمان هم الذين سيسيطرون على مشاريع السكك الحديدية ،وستلعب برلين - وليس لندن - دورها الاول فى الأفضلية السياسية والمالية لدى الباب العالى.

وبالرغم من ذلك فان مناقشةمشروع انشاء سكة حديد تربط تركيا بالعراق والخليج العربى كانت أوسع انتشارا فى بريطانيا عنها فى أى بلد آخر ، فانالاهمية التقليدية للتجارة الشرقية ، والمظاهر الاستراتيجية لتقدم الامبراطورية الهندية ،والثورة الهائلة

---

(١) Earl., Edward ,Turkey,The Great powers and the Bagdad railway. A study of imperialsim Russel. PP. 177 - 8. 1966.

فى طرق المواصلات الناتجة عن اتساع استعمال البخار قد ضمنت توسع المصالح البريطانية فى تحسين طرق المواصلات مع الشرق(١).

ورحبت الصحافة البريطانية فى عام ١٨٩٩ - عندما تم منح امتياز مبدئي بخط حديد بغداد لبعض الماليين الالمان - بذلك على أمل أن حلول المانيا فى تركيا سوف يحاصر التوسع الروسى فى الشرق الاوسط . وأعلن المتعصبون للتوسع الامبريالى أمثال سيسل رودس Cecil Rhodes وجوزيف شامبرلين Joseph Chamberlen عن رغبتهما فىتوقيع اتفاق مع المانيا فى المسائل الاستعمارية وكانت الحكومة البريطانية ترتاب من فرنسا اكثرمن المانيا(٢).

وعلى أية حال كان مشروع سكة حديد بغداد من المشاريع المنافسة لقناة السويس وهدد السيادة البريطانية فى الشرق باعتباره أسرع وسيلة للنقل من أوربا وبذلك يمثل منافسا خطيرا لحركة الملاحة فى قناة السويس . ولكن هذا الخوف كان على غير أساس ، فالقناة بسبب أجور شحن الخطوط الحديدية المرتفعة ، ظلت تواصل استقبال جانب كبير من حركة البضائع ولكن الخط الحديدى سينجح فى استقبال حركة الركاب والبريد فقط، وهذا وحده

---

(١) محمود على الداود ، الخليج العربى والعلاقات الدولية ج ١ (١٨٩٠ - ١٩١٤) جامعة الدول العربية (معهد الدراسات العربية) بدون تاريخ ، ص ١٩٥.

(٢) Earle, op. cit. P. 178.

هى الذى سيؤثر على قناة السويس . وقد أكد أحد الكتاب الألمـــان أن سكة حديد بغداد ستكون مهمة فقط للركاب وحركة البريدو أحيانا للشحن السريع ، أما معظم بضائع الشرق فمن الصعب مرورهاللشـرق عن طريق بغداد (١).

وبتوسع الروسيا وتهديدها للهندسعت بريطانيا للسيطرة على كل الشرق الاوسط ، فالشئون الخارجية لافغانستان اصبحت تحـــت النفوذ والوصاية البريطانية وأجبرت بلوخستان للخضوع لادارة الوكلاء الانجليز ،وخضعت أجزاء من فارس للنفوذ الانجليزى ،وعلى هـــذا صممت بريطانيا على السيطرة والتحكم فى كل الطرق الهامة المؤديـة للهند. وأثيرت تساؤلات : ماهو موقفها اذن من طريق سكة حديـــد ميزوبوتاميا الذى سينتهى عند احد موانى الخليج العربى ؟ وهـل ملكية هذا الطريق المختصر للهند يتمشى مع مطالب الدفاع عـــن الامبراطورية؟ فبدون نهاية مرضية لخط سكة حديد بغداد علـــى الخليج العربى فانه سيفقد أعظم مقوماته كخط ممتد عبر القارة، وبوصول الخط الحديدى لأحد موانى الخليج العربى سوف يصبح مهـددا للمصالح الحيوية البريطانية فى هذه المنطقة. فالامبرياليـــون الانجليز اهتموا بالسيطرة على الخليج العربى منذ القرن السابـع عشر عندما أقامت شركة الهند الشرقية مراكز تجارية على سواحلـه وطهر الاسطول البريطانى الخليج من القراصنة ،ووضع الشمنـــدورات

---

(١) Ibid.P. 193.

والأنوار الملاحية على الخليج وشط العرب ،وحصلت بريطانيا من أمير مسقط على ميناء يتحكم في مدخل الخليج ويسيطر عليه ،ثم بعد ذلك أصبحت مسقط محمية بريطانية وبالتدريج ساد النفوذ البريطاني في منطقة الخليج وفي ميزوبوتاميا [١].

ومن أجل ألا تحصل شركة سكة حديد بغداد (في عام ١٨٩٩) على امتياز بالخليج العربي سارعت بريطانيا بالدخول في اتفاقيات مع شيخ الكويت حيث وعد الاخير بألا يتورط في ارتباطات دولية بدون موافقة المقيم البريطاني ،وقد أحبط ذلك المشروع الالماني للوصول بالخط الى الخليج العربي [٢].

والسؤال هو مدى تأثر المصالح البريطانية بوصول هذا الخط الى الخليج العربي ؟ وهل سيكون بمثابة تهديد ومنافس للحركة في قناة السويس ؟ [٣].

في عام ١٩٠٣ نجح البنك الالماني بتأييد من حكومة برلين في الحصول على امتياز لشركة سكة حديد واسعة كانت ستغطي الجزء الاكبر من الاناضول وما بين النهرين، ولها خط رئيسي يصل البوسفور ببغداد ثم بالخليج الفارسي وأثار هذا الشكوك والاعتراض في بريطانيا [٤]. واطلق على هذا الطريق اسم طريق (ب . ب ب)

(١) Ibid.
(٢) Ibid.P. 198.
(٣) Hallberg.,op. cit. 321.
(٤) Earl. Edward., op. cit.P. 179.

" برلين بيزنطة بغداد" فقد استغلت المانيا مركزها الممتاز فى الدولة العثمانية بعد ١٩٠٠ لانشاء خط سكة حديدية تخترق الاناضول والجزيرة العراق الى بغداد، ومنها تكمل السكة الحديدية الى البصرة على مدخل الخليج الفارسى وبذلك هيىء لالمانيا امكانية تحويل جانب كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس الى الطريق الجديد. واعتبر الالمان قناة السويس شريانا حيويا من شرايين الامبراطورية فأى عطب يلحق به يصيب انجلترا بخسارة جسيمة. وعلى أية حال لم تكن الظروف السياسية تجعل الحكومة البريطانية ترى فى ذلك الخط الجديد خطرا على مصالحها من أول الأمر. بل وساهمت فى تمويل المشروع الالمانى ، ولكنها حين تنبهت لخطر المشروع أسرعت بالسيطرة على الخليج العربى وعقدت حلفا مع روسيا لتشل حركة الالمان والأتراك معا (١).

واعترف الكاتب الألمانى بول روورباخ (Sr.Rohrbach) فى كتابه سكة حديد بغداد بأهمية خط حديد بغداد ،ومدى خطورته على الامبراطورية البريطانية ،فيمكن مهاجمة انجلترا واصابتها بشدة برا من أوربا عن طريق مكان واحد فقط هو مصر. وان فقدان انجلترا لمصر معناه ليس فقط فقدان سيطرتها على قناة السويس وطرق مواصلاتها مع الهند والشرق الاقصى ،ولكن من المحتمل أيضا فقدانها لممتلكاتها فى الهند ووسط وشرق افريقيا (٢).

---

(١) محمد مصطفى صفوت ،انجلترا وقناة السويس ،ص ١١٤-١١٥.

(٢) Thomas Moon, Imperialism, op.cit. PP.248-249.

وان هزيمة مصر على يد دولة اسلامية مثل تركيا سوف يكـــون مصدر خطر أيضا على نفوذ وسيطرة انجلترا على ستين مليون مسلـــم من رعاياها فى الهند، ولا يمكن لتركيا أن تحلم باستعادة مصر حتـــى تصبح سيدة ومالكة لشبكة خطوط السكك الحديدية المتقدمة فى آسيـــا الصغرى وسوريا، وحتى يتم تطوير وتحسين خط حديد الاناضول الـــى بغداد . وكلما ازدادت تركيا قوة كلما تعرضت انجلترا للخطـــر، وفى حالة نشوب حرب (المانية انجليزية) فسوف تنضم تركيا للجانب المانيا [١].

وان خط سكة حديد بغداد - اكثر منه خط حديدى - وانما هـــو طريق رئيسى للامبريالية الالمانية للاتجاه صـــــوب الشـــرق" "Drang Nach Osten" [٢].

وفى السنوات الاولى لمشروع سكة حديد بغداد لم تكن انجلترا تشغل بالها بمثـــل هـــذا التهديـــد لمصـــر ولقنـــاة السويس . وكان لدى البنوكيون ووزارة الخارجية فى ابريل عام ١٩٠٣ الاستعداد للمساهمة فى بناء الخط الحديدى ،وجرت مباحثات حـــول هذا الموضوع مع البنك الالمانى ; الا أن الامر تناولته الصحافـــة والبرلمان ،وأعلن بلفور رئيس الوزارة يومئذ ان المباحثـــات جارية بين أصحاب رؤوس الأموال الالمان والانجليز وبين الـــدول

---

(١) Hallberg.op. cit,P. 322.

(٢) Thomas Moon.op. cit.P. 249.

ووزارة الخارجية، وقال أن الحكومة ليس لديها مانع ،بعد أن يتم الاتفاق على هذه الشروط ،لتأييد المشروع والموافقة على أن تكون نهاية هذا الخط فى الكويت والاستفادة منه لنقل بريد الهند، وهاجم البرلمان الحكومة واستنكر قول بلفور الذى دافع - امام البرلمان - عن سياسة الحكومة بقوله " انه لا يرى للمعارضة فائدة اذ لابد للمشروع ان ينجح واذ ا كان الامر كذلك فليس من المصلحة ان يكون هذا الخط الذى يمر بأقصر الطرق الى الهند بيد أصحاب رؤوس الاموال من الالمان والفرنسيين وحدهم ،وأنه يرى أن من مصلحة انجلترا ان تكون نهاية هذا الخط على الخليج العربى فى أملاك شيخ الكويت تحت الحماية البريطانية. وبما أن هذا الخط يمر من بلاد هى من أغنى بلاد الأرض ولها مستقبل اقتصادى عظيم فهو لا يرى مبررا لعدم اشتراك أفراد الشعب البريطانى باستثمار المشروع والاستفادة من كنوز تلك البلاد"(١).

ولم يجد دفاع بلفور فتيلا اذ أيدت الصحف الانجليزية المعارضة وحملت على سياسة الحكومة. فاضطرت الوزارة الى ان تسحب تأييدها للمشروع وأوقفت المفاوضات (٢). وكانت الفئات التى هاجمت المشروع هى :

---

(١) Hansard Parliamentary Dapates, 4th serie, vol. 120 April 7th 1903, pp. 1274-8, 1364, 1367.

(٢) Hallberg, op. cit. P. 322.

١ - الساسة الذين رأوا أن نهاية الخط للخليج سيضعف نفوذ انجلترا عليه ويهدد سلامة الهند .

٢ - شركة لينج التى كانت تنقل البضائع والركاب فى نهردجلة "Lynch Brothers" وقفت ضد هذا المشروع .

٣ - الشركات الملاحية التى خافت ان يسلبها - اتصال اوربا بالخليج العربى بهذا الخط - قسطا من أرباحها .

٤ - حملة أسهم قناة السويس .

٥ - الصحافة التى قادت الحملة ضد الحكومة وضد التوسع البحرى الالمانى والمنافسة التجارية الالمانية (١).

وكان خط حديد بغداد خطرا من الناحية الاستراتيجية على قناة السويس . وأعلن لانزدون فى مجلس اللوردات ١٩٠٣: "أن أى دولة اخرى تنشىء لها قاعدة بحرية أو ميناء حصين فى الخليج العربى سيعتبر تهديدا للمصالح البريطانية . يجب ان نقاومها بكل ما نملك من قوة" (٢).

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد، فهم يعلمون تمام العلم مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق. وأن منافسة القاطرة الحديدية سوف تجبرهم لاعادة تقييم أسعار الشحن ، وأن احدى الأهداف الرئيسية لخط بغداد هو الحصول من الحكومة البريطانية

(١) Parker Thomas Moon, op. cit. PP. 245 - 6.

(٢) Ibid. P. 246.

على امتياز نقل البريد للهند، وهو مجرى ماديا. وهذا الأمر يعتبر مساويا تماما لمسألة سحب الاعانة منخطوط الملاحة التجارية التى تعمل مع الشرق فانه ليس من آجلهم وانما من اجل التجارة البريطانية تعارض هذه الشركات الملاحية بناء خط سكة حديد بغداد .

وقام ملاك السفن بتحذير الرأى العام البريطانى من مغبة انشاء هذا الخطلانه سوف يؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس والتى تعتبر أن بريطانيا هى أكبر مساهم فى شركة قناة السويس.(١) وأوضح ملاك السفن أيضا ان تحسين المواصلاتبين وسط أوربا والشرق الأوسط من شأنه أن يهدد التجارة البريطانية مع تركيا، والذى يخشاه ملاك السفن والتجار الانجليز بل ويكرهونه وهو عبارة "مصنوع فى المانيا" "Made in Germany" كماركة مسجلة فسوف يخلق منطقة نفوذ لألمانيا فى منطقة يسود فيها نفوذ تجارة انجلترا. وعلاوة على ذلك اذا منح ملاك خط سكة حديد بغداد الألمان امتيازات للبضائع الألمانية (أسعار مخفضة للشحن) فسوف تصاب المصالح الاقتصادية البريطانية فى الامبراطورية العثمانية بضربة قاضية ، علاوة على أن بناء هذا الخط سيصحبه تدخل ألمانى فى الشرق الأوسط يحطم المزايا التجارية والبحرية فى هذه المنطقة (٢).

---

(١) Earle, Edward, Bagdad Railway. PP. 191-22.

(٢) Ibid. P. 192.

بينما رأت غرفة التجارة البريطانية بالاستانة أن وجـــود رأس المال البريطانى فى مشروع سكة " حديد بغداد" سيؤدى الـــى وجود أعضاء انجليز فى مجلس ادارة الشركة ،وبالتالى سيساهم فـــى منع تخفيض التعريفة لدرجة لا تؤذى التجارة البريطانية ومـــلاك السفن (١). ولكن كيرزون Curzon رفض على اية حال مشروع سكـــة حديد الفرات ، واعتبره غير ضرورى بالنسبة لوجود قناة السويـس وحث على الاهتمام بالملاحة التجارية مع الشرق على أساس سرعـــة ارسال الجنود الى كراتشى خلال ثلاثة اسابيع من مغادرتهـــا لبورتشموث PortSmouth . (٢)

واستند المؤيدون لمشروع سكة حديد بغداد الى النقاط التالية:

١ - وصل البحر المتوسط بالخليج العربى بالسكة الحديد ومنهـــا للهند سيجعل وصول القوات والامدادات للهند يتم خلال ١٤ يوما فقـــط .

٢ - وقف التهديد الخارجى للهند من جانب روسيا ،وتتخلص فارس من سيطرة النفوذ الروسى باعطائها منفذا على البحر المتوسط بدلا من طريق البحر الاسود .

٣ - تكاليف المشروع بسيطة اذا ما قورنت بمصاريف حرب القـــرم (٩٠ مليون جنيه)أو ثورة الهند Sepoy (٤٠ مليون جنيه) .

---

(١) Ibid.P. 194.

(٢) Farnie,op. cit.P. 435.

واستقد المؤيدون للمشروع الحكومة البريطانية لاهتمام فرنسا بقناة السويس والروسيا فى تقدمها الواضح فى فارس (١).

موقف المانيا :

وإذا كانت انجلترا قد سيطرت على الطرق البحرية وأصبحت "سيدة البحار" ، فان المانيا بدورها قدنمت وتطورت قوتها الاقتصادية وازدادت حركة الملاحة الالمانية عبر قناة السويس (٢). وأصبحت المانيا الدولة الثالثة فى الترتيب للدول المستخدمة للقناة ،وكانت ثان دولة تجارية فى العالم فى العقد الأول من القرن العشرين . وبلغت عدد السفن التى دخلت وخرجت من الموانى الالمانية (أجنبية والمانية) ١٣٨ر٤٧ سفينة فى العام (٣).

ولم يقتصر الامر على بناء الاسطول الحربى والتجارى ، بل اهتمت المانيا بالمشاريع الخاصة بربط الشرق بالغرب ،وكان مشروع سكة حديد بغداد نتيجة لزيارة الامبراطور الألمانى لفلسطين فى خريف ١٨٩٨ ،بعد أشهر قليلة من التصديق على الوثيقة الأولى للبحرية "Navy Bill" التى كللت بالنجاح . وقد فتح هذا للنفوذ الالمانى

---

(١) جمال زكريا قاسم : الخليج العربى ١٨٤٠-١٩١٤ ص ٤١٧-٤١٨.

(٢) أنظر الفصل السابع عن تطورات حركة الملاحة الالمانية بالقناة. فى رسالة الدكتوراه ،الصراع الدولى ،مرجع سبق ذكره .

(٣) Prince Berhard Von Bullow, Imperial Germany. Translated by: Marie A. Lewenz. London. 1914. P. 15.

والمشروع الالمانى حقلا من النشاط فيمابين حوض البحر المتوسط والخليج العربى، وعلى نهرى دجلة والفرات ،وعلى طول ضفتى النهرين وهو مشروع مملوء بالآمال والاحتمالاتالعظيمة للتطور فى المستقبل(١).

موقف الروسيا وفرنسا :

وتناولت الصحيفة الروسية Novoie Vermia موضوع سكة حديد بغداد وأوضحت فىمقالاتها معارضتها الشديدة لتنفيذ هذا المشروع لأنه سيتسبب فى خسارة للمصالح الروسية فى آسيا الصغرى(٢). وعدم رضاها عن الشركة التى كونت بمعرفة البنكين الالمانى والعثمانى وحصولهما على تفويض من السلطان بتكوين حراسة عسكرية لحماية خط قونيه على الخليج العربى على غرار الحراسة التى أنشأها الروس فى منشوريا لحماية خط سكة حديد شرق الصين،وأكدت الصحيفة الروسية أن هذا المشروع الالمانى لهدلالة جديدة لما يقوم به الألمان لغرس نفوذهم وارساء سيطرتهم على آسيا الصغرى(٣).

---

(١) Ibid.P.96.

(٢) Délcassé au Montebell سفيرفرنسافىبطرسبورج St. Pétresburh, 5.2.1901,D.D.F. 2eme serie T.1. No.64.

(٣) Délcassé á constans (سفيرفرنسابالاستانة) ,5.2.1901 op.cit,Np. 65.

وعارضت الروسيا هذا المشروع أيضا من جوانب استراتيجية فقد خشت أن يبعث الخط الحديدى الألمانى الحياة فى رجل أوربا المريض ، فيستطيع احكام قبضته على المضايق وعلى أرمينيا [١].

ورأت الدبلوماسية الفرنسية أن اشتراك فرنسا فى مشروع سكة حديد بغداد سيثير ضدهم الحكومة الروسية [٢].

ولم تظهر المعوقات الا فى الميدان المالى ،فأقفلت فرنسا وبريطانيا والروسيا أسواق بورصاتها ومصارفها فى وجه القروض التى حاولت الشركة الالمانية تمويلها ، ونجحت فى تأخير بناء السكة الحديدية بعض الوقت ولكنها لم تتوصل الى وقف المشروع [٣].

موقف الحكومة البريطانية :

وتتضح حقيقة موقف بريطانيا من مشروع سكة حديد بغداد من التقرير الذى رفعه كلارك Georg´s Clarke [٤] الى مجلس الوزراء البريطانى عن هذا المشروع (فى ٢٦ يناير ١٩٠٥) وأهم ما جاء بهذا التقرير :

---

(١) Parker Thomas Moon, Imperialism and world politics, P. 248.

(٢) Ibid,

(٣) رينوفان ،المرجع السابق ص ٧٠٩ - ٧١٠.

(٤) سمى بعد ذلك لورد سيدنهام Sydemhan أمين سر لجنة الدفاع عن المستعمرات .

١ - ان تنفيذ هذا المشروع تحت اشراف المانيا وحدها سيؤدى الى نتائج خطيرة وضرر على التجارة البريطانية ،وسوف يحطم النفوذ البريطانى كلية فىجنوب فارس وفى دلتا الفرات ودجلة . وعلىهذا فيجب منع وقوع سكة حديد بغداد - الخليج العربى ، فى أيدى دولة تسعى للسيطرة عليه لمصلحتها الخاصة ،وتعرف كيف تستغل أجور السكك الحديدية .

٢ - ان وجود خط حديدى يربط البحرين المتوسط بالهندى فيه مزايا لانجلترا مهما كانت حالة ملكيته .

وبالنسبة للمصالح البريطانية فى تلك الفترة فانها تتطلب مراعاة الآتى :

أ - ألا تكون أجور الشحن بهذا الخط فى غير صالح البضائع البريطانية .

ب - أن مناطق نفوذ انجلترا فى جنوب فارس ودلتا دجلة والفرات لن تتعرض للخطر على أيدى شركة سكة حديدية أجنبية تتحكم فى المواصلات بين الخليج وبغداد ،ونتيجة لذلك فىمقدورها القيام بأعمال الرى وتطوير وادى دجلة والفرات .

٣ - منع الاضرار التى ستقع على الشركة البريطانية للنقل المائى لينج Lynch Brothers فى نهرى دجلة والفرات .

٤ - أن أحسن طريقة للتعاون تلائم المصالح البريطانية تتمثل فى الآتى :

أ ـ بناء سكة حديد (بغداد ـ الخليج) وهذا الجزء من
الخط يجب أن يكون تحت الادارة البريطانية .

ب ـ استبقاء هذا الجزء من الخط تحت الادارة البريطانية

جـ ـ اعطاء بريطانيا تمثيل كاف فى ادارة سكة حديد
بغداد ـ الخليج .

ه ـ أكد التقرير على أن وزارة الخارجية الالمانية تقف وراء
شركة سكة حديد بغداد، وأنه لمما يسر الحكومة الالمانية
أن تعمل فى هذا الخط منفردة .

وخلص تقرير كلارك عن هذا المشروع الى النقاط التالية :

اولا : من مصلحة بريطانيا الحيوية ألا يتم هذا الخط الحديدى
حتى الخليج العربى تحت اشراف المانيا وحدها .

ثانيا : ان الظروف الدولية الراهنة تجعل من المحتمل رغبة الألمان
فى الاسراع فى تقدم هذا الخط، وان الاعتبارات المالية ستجبرهم
ثانية للبحث عن تعاون بريطانى معهم أو فى هذه الحالة يجب
أن تكون سياسة انجلترا التعاون ، اذا كانت هناك شروط
مجزية وكافية ومضمونة .

ثالثا : تتطلب المصالح البريطانية الوفاء بالشروط التى جاءت
بالبند (٤) السابق ذكره .

رابعا : تستلزم الظروف السياسية السير ـ على قدر المستطاع ـ
بالتعاون مع فرنسا أو على الاقل يجب عدم توقيع اتفاق مع

المانيا حتى يتم التوصل الى تقارب وتفاهم مع الحكومة الفرنسية (١).

وهناك من نادى بملكية ثنائية لمشروع سكة حديد بغداد، وأن هذه "الملكية الثنائية": "Dual ownership" قد تؤدى الى النتيجة المماثلة" للمراقبة الثنائية" فى مصر .

وعلق ايرل ادوارد على موقف الرأى العام البريطانى بقوله: " ولكن الكراهية العمياء لالمانيا قد حجبت الروية عن رجل الشارع البريطانى من المزايا الواضحة لعدم التخلى عن مشروع سكة حديد بغداد للرأسماليين الألمان والفرنسيين" (٢).

---

(١) G.S.Clarke,Report,CAB/38/8/5.26 January 1905. P.R.O.

(٢) Earle,Edward,op. cit.P. 202.

٣ ـ خطوط سكك حديد امريكا الشمالية :

أ ـ سكة حديد نيويورك سان فرانسيسكو :

لم تظهر السكك الحديدية للسفريات الطويلة فى العالم كله قبل عام ١٨٦٩ الا بعد أن أنشىء أول خط حديدى بين نيويورك وسان فرانسيسكو فى مايو ١٨٦٩ أى فى نفس العام الذى بدأت فيه قناة السويس خدماتها للعالم البحرى (١٨٦٩)، وارتبط ميناء سان فرانسيسكو بسيدنى باستراليا بخدمات ملاحية منتظمة ابتداء من ابريل ١٨٧٠[1].

ولقد اعتبر هذا الخط الحديدى منافسا لقناة السويس واعتقد الناس فى ذلك الوقت بل وأعربوا عن أملهم فى أن يكون ذلك طريق التجارة للشرق الأقصى الامريكى . وتحقق ذلك الأمل أول الأمر ولكن طريق قناة السويس تفوق عليه .

ب ـ خط سكة حديد ـ كندا ـ الباسيفيكى :

The Canadiam Pacific Railevay . (C . P . R)

وقد ربط هذا الخط الحديد موانى المحيط الهادى القريبة من الصين بالموانى الواقعة على المحيط الأطلنطى القريبة من أوربا واعتبر خط C.P.R خطا رئيسيا امبرياليا حيث ارتبط بالخطوط الملاحية البحرية فى المحيطين الاطلسى والهادى ، أكثر منه خط حديدى مستقل بذاته .

(١) Farnie, op.cit.P. 344.

ورغم ذلك لم يستطع هذا الخط الحديدى التفوق على الخطـوط البحرية التجارية المستمرة مثل تلك التى تدور حول رأس الرجاء الصالح أو تلك التى تعبر قناة السويس . وكان هذا الخـط الحديدى يقوم بنقل البضائع خفيفة الوزن والتى تتحمل النولـون المرتفع مثل الشاى والحرير ،كما استخدم هذا الخط لنقل الركـاب ولكنه فى فصل الشتاء غير محتمل لشدة البرودة فى هذه المنطقـة من العالم . كما ان البحر الأحمر لم يكن مناسبا لسفر الركـاب فى فصل الصيف لشدة الحرارة .

وعندما تم تحويل بريد شنغهاى واليابان الى خط سكة حديـد " كندا ـ الباسيفيكى " انهت شركة P&O الملاحية البريطانيـة خدماتها المباشرة من لندن الى الشرق الأقصى فى عام ١٨٩٤ والتى كانت قد بدأت فى عام ١٨٨٠ وذلك بسبب منافسة خط سكة حديـد C.P.R.

٤ - مشروع سكة حديد "القاهرة - الكاب" Cap to Cairo

ظهرت فى أواخر القرن التاسع عشر حركة الجامعة البريطانية فى افريقيا (١٨٨٤-١٩٠٤) ،وهو فرع استعمارى استهدف انشاء امبراطورية افريقية تمتد من رأس الرجاء الصالح وتخترق القارة الافريقية من جنوبها الى شمالها والعمل على تلوين معظم خريطة القارة الافريقية "باللون الاحمر البريطانى" وتفرع عن هذا المشروع مد خط حديدى يصل بين مدينتى الكاب والقاهرة (١)

سكة حديد القاهرة/الكاب

The Cape-to-Cairo Railway

---

(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا المشروع راجع كتاب
Mark,Strage, cap to Cairo.peguin books.London 1977, P. 35.

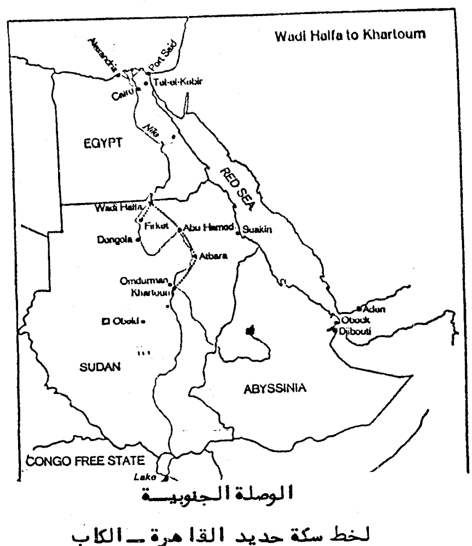
وقد تنادى الى حركة الجامعة البريطانية فى افريقيا سيسل رودس[1] الذى نادى بضرورة التمسك باحتلال مصر، التى كانت فى نظره " المحطة الشمالية " Northern Terminos لمشروعه المقترح للخط الحديدى (الكاب- القاهرة)[2]، هذا الخط الحديدى سيخترق القارة رأسيا ويربط البحر المتوسط شمالا بالمحيط الهندى والأطلسى جنوبا عند مدينة الكاب . فالاسكندرية قد ربطت القاهرة بخط حديدى كما رأينا، ولكن هذا الخط الحديدى لا يستطيع أن ينافس قناة السويس بأية صورة من الصور ، وانما هو خط حديدى لربط اجزاء المستعمرات البريطانية الافريقية فى المقام الأول .

---

(١) مليونير الماس وأحد رواد الاستعمار البريطانى ومن أنشط رجال المال والسياسة الانجليز، أسس فى عام ١٨٩٠ شركة افريقية الجنوبية على غرار شركة الهند الشرقية .

(٢) Tomas, Moon, Parker, Imperialism and world politics. N.Y. 1942. P. 27, 142.

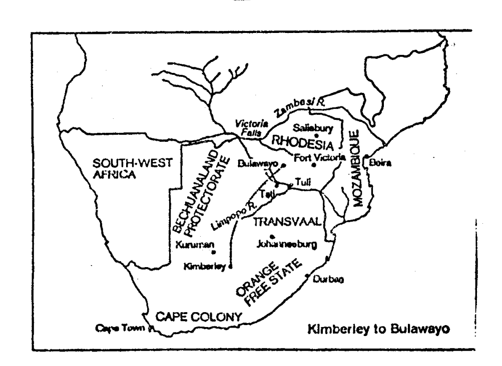
من وادى حلفا الى الخرطوم
(سكـــة حديد القاهرة ـ الكاب)



الوصلة الجنوبيـــة

لخط سكة حديد القاهرة ـ الكاب

—



٥ - خط سكة حديد سيبيريا

Trans- Siberian - Railway (T.S.R.)

كما رأينا شهد القرن التاسع عشر توسعا كبيرا فى مد الخطوط الحديدية ،ففى ١٧ مارس١٨٩١ أمر القيصر الروسى بمد خط حديدىعبر سيبيريا فى محاولة للتوسع على حساب الصين وقدر البعض طوله ب ٦٦٠٠ كيلومتر ينتهى عند فلاديفوستك وهوالميناء الحربى الذى اقامته الروسيا على المحيط الهادى واستغرق مد هذا الخط الحديدى السنوات من ١٨٩١ حتى ١٩٠٤٠ وقام الامبراطور نيقولا بافتتاح هذا الخط الذى بلغ طوله من موسكو حتى فلاديفوستك ٥٤٠٠ كم ٠ وكانت قناة السويسطريقا للجنود الروس خلال الحرب الروسية - اليابانية عام ١٨٨٠،فقد أدت هذه الحرب الى مرور اعداد كبيرة من الجنود الروس على الاسطول الروسى عبر قناة السويس (١).

هذا وعندما قامت روسيا بناء خط سكة حديد سيبيريا نقلت المعدات الخاصة بهذا الخط على سفنها الحربيةمن موانيها على البحر الاسود عبرقناة السويس متجهة الى ميناء فلاديفوستك واعتبر الخط الحديدى لسيبيريا منافسا لقناة السويس (٢) ٠

---

(١) السيد حسين جلال، الصراع الدولى ،(رسالة دكتوراه) سبق ذكرها ، ص٤١٦٠

(٢) المرجع السابق ٠

ورأى الخبراء الروس أن هذا الخط الحديدى سيسهل نقل القوات الروسية الأوربية الى الباسيفيكى عبر سيبيريا ،علاوة على أنه طريق آمن لقواتها ،وعقدوا الآمال التىستترتب عليه من تفوق وسيادة للنفوذ الروسى على سواحل المحيط الهادى حيث سيزيد من قوة الروسيا للدفاع عن حدودها مع الصين.

بينما رأى الخبراء الانجليز أن الروس يبالغون بعض الشىء فى الأهمية الاستراتيجية لهذا الخط (١).

ويبلغ طول الخط حاليا من موسكو الى الموانى الروسية الواقعة على المحيط الهادى Vostochny و Nakhodka ٥٤٠٠ ميلا ومتوسط سرعة القطارات ٣٥ كم فىالساعة ومتوسط زمن الرحلة بين اليابان وروتردام ٤٠ يوما (منها ٢٧ يوم فى عرض البحر)۰ وتبلغ طاقة الخط فى نقلالحاويات خلال عام ١٩٨٤ (٢٠٠ ألف حاوية) ويتوقع الخبراء انتصلالطاقة القصوى للخط الى ٦٠٠ ألف حاوية فى السنة خلال عام ٢٠٠٠ بعد تطوير الموانى السوفيتية وانشاء ميناء جديد علىالمحيط الهادى .

ويتم نقل الحاويات من موانىاليابان وجنوب شرقى آسيا الى موانىالاتحاد السوفيتى ،وبعد ذلك يتم نقل الحاويات عبر

---

(١) Krause,Alexi.,Russia in Asia Arecord study (1558 - 1899).London 1899.PP. 196,217.

خط حديد سيبيريا الى محطات نهائية على حدود الاتحاد السوفيتي حيث يتم اعادة شحنها اما بالقطارات او بالسفن أو بعربات النقل الى ايران ودول شمال غرب أوربا وبريطانيا والدول الاسكندنادية ودول اوربا الشرقية ودول جنوب اوربا ،وذلك بنولون منخفض كثيرا عن اسعار الاسواق الملاحية (١).

اثر خط سكة حديد سيبيريا على قناة السويس :

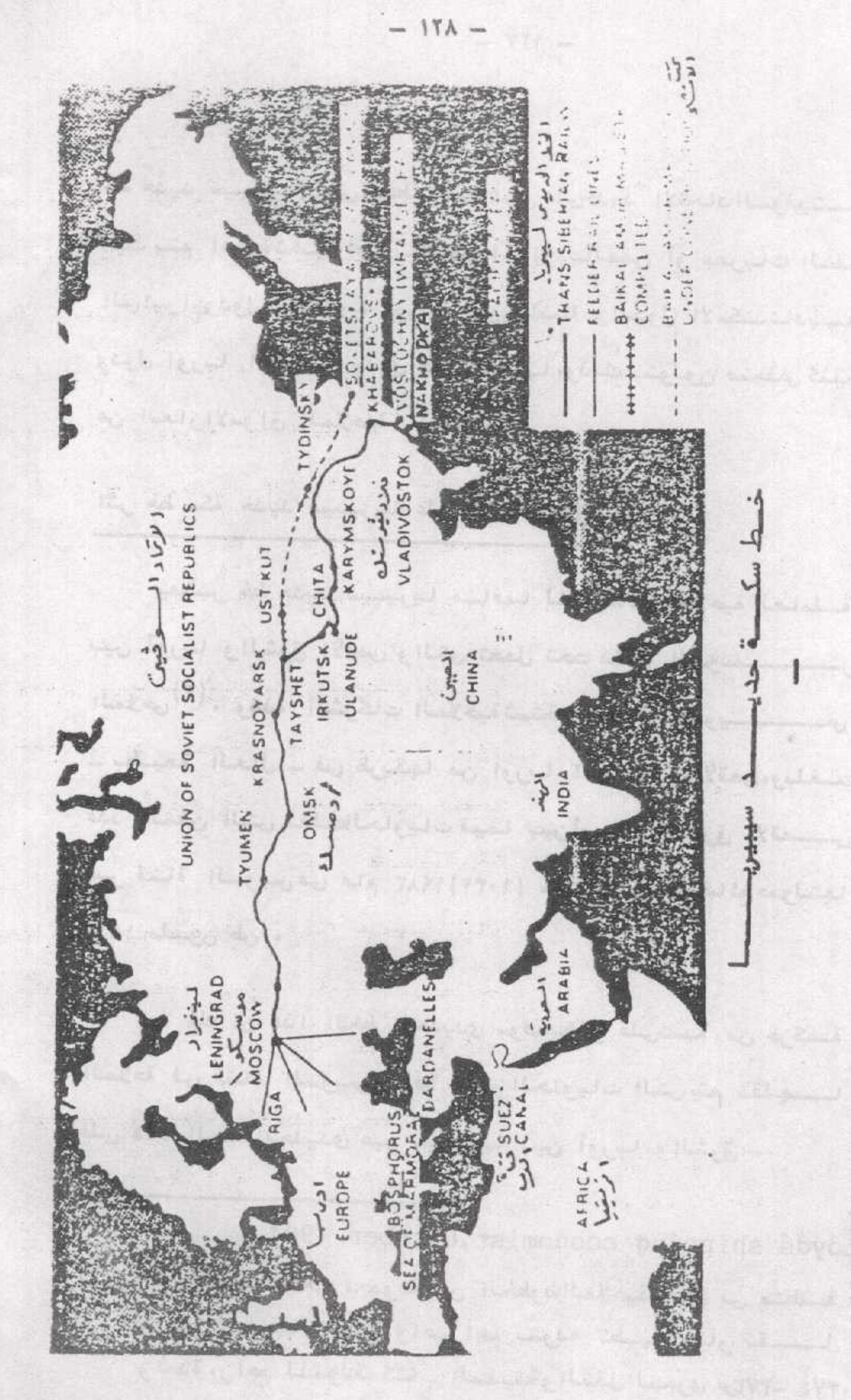
يعتبر خط حديد سيبيريا منافسا للشركات الملاحية العاملة بين أوربا والشرق الأقصى والتى تعمل تحت نظام المؤتمر الملاحى (٢). وهذه الشركات الملاحية تستخدم قناة السويس - بطبيعة الحال - فى طريقها من اوربا الى الشرق الأقصى. وبلغت عدد السفن التى نقلت الحاويات فيما بين أوربا والشرق الاقصى عبر قناة السويس فى عام ١٩٨٣ (١٠٣٢) سفينة نقلت بضائع حمولتها ٢ر١٥ مليون طن .

ولا شك ان هذا الخط الحديدى سوف يؤثر على نسبة من حركة الملاحة فى قناة السويس وخاصة تلك الحاويات التى يتم نقلها على هذا الخط الحديدى عبر سيبيريا بين أوربا والشرق .

---

(١) Loydś shipping economist,October 1984.

(٢) المؤتمر الملاحى مجموعة من الخطوط الملاحية تعمل فى منطقة واحدة ويضمها اتفاق واحد اهم بنوده تطبيق اسعار نقل واحدة .راجع للمؤلف كتاب: السفينة والنقل البحرى ص٣٧٣- ٣٧٤.



خط سكة حديد سيبيريا

وفى عام ١٩٨٣ أوضحت بعض الاحصائيات[1] بيان بنسبة الحاويات المنقولة من اليابان عبر خط حديد سيبيريا الى الدول المختلفة بيانها كالاتى :

الشرق الاوسط	١ر٣١٪ (ايران يخصها ٨ر٢٩٪)
شمال غرب اوربا	٥ر٢٢٪
الدول الاسكندنافية	٣ر١٧٪
وسط اوربا	٩ر١٠٪
الدول الشيوعية	٧ر٧ ٪
انجلترا وأسبانيا والبرتغال	٥ر٦ ٪
دول البحر المتوسط	٤ ٪

المشاكل التى تواجه خط حديد سيبيريا

١ - تكدس موانى الاتحاد السوفيتى مما يزيد من زمن الرحلة .

٢ - منافسة الشركات الملاحية التى تعمل خارج نطاق المؤتمرات الملاحية .

٣ - تعدد عمليات الشحن والتفريغ على الخط .

٤ - توجد نوعيات من السلع لا يناسبها النقل على هذا الخط نظرا لسوء الاحوال الجوية .

(١) Containerization international, February 1984.

ثانيا : الطرق البرية فيما بين البحرين وأثرها على قناة السويس

فكرة انشاء جسر برى Land Bridge عبر سيناء :

شهدت السنوات الاخيرة نشاطا ملحوظا في تطوير الموانى المصرية مثل ميناء دمياط والدخيلة والعريش . وما يهمنا هنا هو ميناء العريش ،ودوره فى خدمة تجارة الترانزيت وأثرها على قناة السويس .

بنهاية عام ١٩٨٦ تم انشاء رصيف بعمق ٧ أمتار وطول ٢٠٥ متر وهو معد لاستقبال سفن البضائع حتى حمولة ٣٠٠٠ طن والسفن حتى حمولة ٦٠٠٠ طن بحمولة جزئية . وقبل ذلك فى عام ١٩٨٤ تم انشاء رصيف للمواعين بعمق ٤ أمتار وطول ٢٢ مترا لاستقبال الصالات والسفن حمولة ٥٠٠ طن .

وميناء العريش متصل بخط برى ممهد بميناء نويبع يبلغ طوله ٣٨٥ مترا ،وبعد توقيع الاتفاقية المصرية الأردنية لفتح الطريق الملاحى بين مينائى نويبع والعقبة ، نادى البعض بأن يصبح ميناء العريش معدا لاستقبال تجارة الترانزيت الخاصة بدول المشرق العربى على السفن القادمة من البحر المتوسط حيث تفرغ حمولتها فى ميناء العريش ومن هناك تحملها السيارات على الطريق البرى الموصل الى ميناء نويبع حيث يعاد شحنها بحريا عن طريق العبارات الى دولها . وسوف يحقق هذا التطوير - فى نظرهم -

دخلا كبيرا من العملات الصعبة لمصر .

ولكن فى حقيقة الأمر لايمكن لميناء العريش فى ظل امكانياته الحالية أو بعد التطوير أن يسمح باستقبال سفن الحاويات لما تتطلبه تلك السفن من مواصفات وتجهيزات خاصة بالميناء من حيث الطول والعمق وعدد الارصفة والاوناش وهو مالا يتوافر فى ميناء العريش .

هذا الجانب ان معظم صادرات وواردات الأردن ودول الخليج العربى لا تتناسب مع النقل متعدد الوسائط حيث تتركز فى المواد البترولية والاسمنت والفوسفات والأسمدة والحبوب وخامات المعادن. ويقتصر النقل متعدد الوسائط على السلع التى يمكن نقلها فقط بالحاويات وتتطلب تسهيلات وتجهيزات خاصة بالموانى .هذا علاوة على أن البضائع المنقولة على السفن النمطية وخاصة فى الخطوط الملاحية القصيرة مثل البحر الابيض والشرق الاوسط فان النقل متعدد الوسائط يعتبر بمثابة تكاليف اضافية خاصة أنه لا يوفر فى الوقت كثيرا .

ويوضح الجدول التالى حركة تداول الحاويات بموانى الخليج سنة ١٩٨٢ (١):

---

(١) Containerization international Year Book. 1984.

البلـــــــــد	عدد الحاويات	كمية البضائع (طن)
السعوديـــــــة	١٠٣٢٤٦٠	٦٩٩٨٨١٥
ايـــــــــران	١١٣٤٦	٧٥٠٨٠
الكويـــــــت	٢٨٥٥٨٢	١٣٢٥٣٢٠
الامـــــارات	٤١١٣٨٠	٤١٠٩٠٠٦
قطـــــــــر	١٧٦٠٢	١٢٦٠٨٢
عمـــــــان	٤٤١١٢	٢٩٣٨١٧
البحريـــــــن	١١٢٠٠٥	٨٠٣١٨٩
المجمـــــوع	١ر٩١٤ر٤٨٧	١٣ر٧١٣ر٣٠٩

ربط ميناثى نويبع والعقبة :

ولقد شهد عام ١٩٨٥ افتتاح مرسى قابوس بميناء نويبع بهدف ربط مصر بالأردن بخط نقل بري وبحري يؤدي التوفير وسهولـــة الانتقال للمواطن المصري والأردني في زمن بسيط باستخـــدام سياراتهم أو بدونها والنهوض بالسياحة بين الدول العربيـــة ومنطقة خليج العقبة ونقل البضائع بأيسر السبل وأرخصها، عــن طريق العبارات التي تصل مرسى نويبع بميناء العقبة الأردنـــي

فى حوالى ساعتين ونصف بعد أن كان يقطعها فى ٢٨ ساعة كاملة عن طريق السويس . ويرى البعض أن الخط الملاحى الجديد بين ميناء العقبة ونويبع يخفض أسعار النقل بحوالى ٤٠ ٪(١).

ولقد حقق الخط الملاحى الجديد فيما بين نويبع والعقبة نجاحا ملموسا حيث شهد انتقال نحو ٧٠ ألف راكبا عربى(خلال شهر فبراير ١٩٨٦) وما يزيد على ١٠٠ سيارة يوميا خلال الصيف ويجرى التوسع فى خدمات نقل الركاب بالاتوبيسات على الخطوط المنتظمة الى معظم العواصم العربية بالمشرق العربى،وتجرى مفاوضات لتوقيع اتفاقية مشتركة بين مصر والأردن والعراق ... للتعاون الملاحى بين الدول الثلاث وانشاء شركة مشتركة تعمل كجسر عربى للملاحة (٢).

ويلاحظ ان نفق الشهيد احمد حمدى الذى يربط شبه جزيرة سيناء بالدلتا ويمر اسفل قناة السويس سهل الاتصال البرى السريع بميناء نويبع من جهة وبشبه الطرق البرية بسيناء

---

(١) تصريح اللواء بحرى عبد الرحمن رأفت رئيس الشركة المصرية للملاحة البحرية (صحيفة الاخبار ١٩٨٥/٥/٩) ويعمل على هذا الخط الملاحى العبارة طابا المصرية والعبارة المبروكة الأردنية.

(٢) تصريح لوزير النقل والمواصلات والنقل البحرى فى جريدة الاهرام ١٩٨٦/٣/٢٥.

ودول المشرق العربى من جهة أخرى ٠

ولن يؤثر الطريق البرى الجديد والجسر الذى يربط سيناء بالمشرق العربى فى قناة السويس ، لأن حركة الركاب والبضائع لم تكن أصلاً تتخذ مسارها عبر قناة السويس ٠

٢- الخط البرى الاسرائيلى فيما بين اشدود - ايلات :

ان الخط الاسرائيلى البرى الذى يربط ميناء أشدود وحيفا على البحر المتوسط وميناء ايلات على البحر الأحمر يمثل التهديد الحقيقي لقناة السويس حيث يمكن نقل الحاويات فى زمن قدره من ٦ - ١٢ ساعة الا أن الشركات العاملة الى الشرق الأوسط لا تستخدم هذا الطريق البرى لاعتبارات سياسية ٠

الفصل الثالث

قناة السويس

وخطوط انابيب البترول

- تطور حركة نقل البترول فى قناة السويس
- خطوط نقل البترول :
  - اولا : الخطوط العامة حاليا :
    - ١ ـ خط سوميد .
    - ٢ ـ خط بترولين .
    - ٣ ـ خط انابيب العراق تركيا (١٩٧٧).
    - ٤ ـ الخط الاسرائيلى : ايلات ـ اشدود
  - ثانيا : خطوط انابيب بترول تم اغلاقها :
    - ١ ـ خط كركوك بانياس ـ كركوك ـ طرابلس
    - ٢ ـ خط الظهران ـ صيدا .
    - ٣ ـ خط ايلات ـ عسقلان .
    - ٤ ـ خط كركوك ـ حيفا .
    - ٥ ـ خط التابلاين .
  - ثالثا : خطوط انابيب مقترحة :
    - ١ ـ خطوط انابيب فى الطرق.
    - ٢ ـ خط انابيب عبر افريقيا .
    - ٣ ـ خط انابيب ايران ـ خليج عمان .
- اثر حرب الخليج على حركة نقل البترول فى القناة .

الفصل الثالث

قناة السويس وخطوط انابيب البترول

تطور حركة نقل البترول فى القناة :

بدأت قناة السويس كطريق ملاحى لكافة أنواع البضائع ،وكان البترول من بين تلك البضائع بعد سنوات قليلة من افتتاحها للملاحة ،فقد شهدت مرور الصفائح المعبأة بالبترول على ظهر السفن التى تمخر عباب القناة من الشمال والجنوب ،وكانت الولايات المتحدة الامريكية أكبر دولة ترسل تلك الصفائح الى الشرق الأقصى ،فقد بلغ عدد الصفائح الامريكية التى عبرت القناة فى عام ١٨٧٩ (٤ره مليون صفيحة بترول) .

وبعد ذلك بدأت الروسيا فى تصدير الكيروسين لأسواق شرقى السويس عبر القناة فى صفائح أيضا اعتبارا من عام ١٨٨٥[(١)].

وفى نهاية القرن التاسع عشر شهدت قناة السويس مشكلة عبور أول سفينة متخصصة فقط فى نقل البترول داخل صهاريج Tanker خشية تأثيرها على القناة ولكن نجحت التجربة آخر الأمر ،وعبرت أول ناقلة بترول واسمها Murex قناة السويس فى آغسطس ١٨٩١[(٢)].

---

(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب: الصراع الدولى (رسالة دكتوراه) ،ص ٣٨٠ - ٣٨١.

(٢) المرجع السابق ، ص ٣٨٤ - ٤٠٥.

وظلت القناة طريقا للبترول بين الشرق والغرب ،وبلغت نسبة المواد البترولية التى عبرت قناة السويس عام ١٩٦٦ (قبـــل اغلاقها ١٩٦٧) ٦٤ ٪ من اجمالى حركة البضائع فى القناة وتراجعت تلك النسبة فى عام ١٩٧٦ فبلغت ٢٨،٧ ٪ وأخذت تتناقص هذه النسبة عاما بعد عام. ولكن فى عام ١٩٨٢ وما بعدها أخذت تتزايد نسبـة المواد البترولية نتيجة اتمام المرحلة الأولى من تطوير قنـاة السويس فى نهاية عام ١٩٨٠ (١).

تعرضت منطقة الشرق الأوسط فى النصف الثانى من هذا القـرن لأحداث سياسية واقتصادية جسيمة ،وكانت قناة السويس وما زالـت مؤشرا حساسا لتلك الأحداث السياسية والاقتصادية. فقد شهدت قناة السويس حروبا متتالية منذ عام ١٩٤٨ فأغلقت مرتين ١٩٥٦، ١٩٦٧ ، فاستخدمت السفن طريق الكاب ونتج عن ذلك تطور أحجام ناقـلات البترول من ناقلات حمولة من ١٠٠ الى ٢٠٠ ألف طن حمولة قصـوى (D W T) كحد قص فى الستينات الى ناقلات ذات حمولات بيـن ٢٠٠ - ٥٠٠ ألف طن حمولة قصوى فى السبعينات كلذلك لتجنب المرور فى قناة السويس. وأصبحت هذه الناقلات العملاقة التى لا تتفـق أبعاذها وقناة السويس، منافسا خطيرا للقناة، استلزم تطويرها لتواجه هذا التحدى وتسمح بمرور بعض الناقلات العملاقة بطريقـة

(١) السيد حسين جلال، قناة السويس ودورها فى تطور حركة النقـل البحرى العالمى، بحث منشور مجلة البحوث الاقتصاديـة (بالاكاديمية العربية للنقل البحرى) ، ص ٢٩.

بطريقة اقتصادية سليمة (١).

كذلك تشهد المنطقة حربا فى منطقة الخليج العربى منذ عام ١٩٨٠ بين ايران والعراق وكذلك الحرب الدائرة فى لبنان. كل ذلك كان أثره البالغ على حركة السفن والبضائع فى قناة السويس . وسنتناول بالدراسة هنا نقل البترول فى أنابيب فى منطقة الشرق الأوسط وأثر ذلك على حركة مرور البضائع البترولية فى قناة السويس .

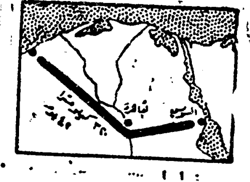
خطوط نقل البترول :

أولا : الخطوط العاملة حاليا :

١ - خط سوميد Sumed

اتجه التفكير لانشاء هذا الخط بعد حرب ١٩٦٧ فى الوقت الذى فكرت فيه اسرائيل فى انشاء خط ايلات - اشدود. وكانت المسارات المقترحة لخط سوميد: السويس - بورسعيد شرقى قناة السويس ، أو بين السويس ودمياط أو بين عين السخنة (على خليج السويس) وسيدى كرير (غرب الاسكندرية) ووقع الاختيار

خط السوميد



(١) عن اقتصاديات احجام السفن، راجع للمؤلف كتاب : السفينة وصناعة النقل البحرى ، ص ١٥٦ - ١٦٢ .

على المسار الأخير (١).

وفى ٢٩ سبتمبر ١٩٧٣ تم توقيع عقد تأسيس الشركة العربية لأنابيب البترول(سوميد) لنقل البترول من خليج السويس الى البحر المتوسط بين كل من السعودية وقطر والكويت ودولة الامارات العربية وجمهورية مصر العربية وقد صدر القانون الخاص بتأسيس الشركة فى ٢١ يناير ١٩٧٤ وتكلف المشروع ٥٠٠ مليون دولار ومدة الشركة ٢٧ عاما على ان تدفع للحكومة المصرية رسما للعبور البترولى قدره ٢٧ر٧٨٪ من اجرة النقل بين المناطق المنتجة له ومناطق استهلاكه وتبدأ الانابيب من العين السخنة على خليج السويس – جنوب مدينة السويس بحوالى ٢٧ كيلومتر وينتهى الخط عند سيدى كرير غرب اسكندرية بحوالى ٢٨ كيلومتر.

ويصل حجم طاقة الخط الى ٨٠ مليون طن ويمكن زيادتها الى ١١٧ مليون طن . ويبلغ طول خط الانابيب ٣٢٠ كيلومتر وقطرها ٤٢ بوصة (٢). وقد بدأ تشغيل خط سوميد عام ١٩٧٧ باستخدام أحد الانبوبين، كما بدأ تشغيل الانبوب الثانى فى مطلع عام ١٩٨٠ (٣) . والقدرة التنافسية للخط كبيرة، فالارتباطات التى تمت لاستخدامه

---

(١) دكتور محمد عبدالمجيد عامر ، مشاكل نقل البترول ، منشأة المعارف ، ١٩٨٢ ، ص ٨٢.

(٢) دكتور محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحرى ، ص ٢٨٦.

(٣) دكتور محمد عبدالمجيد عامر ، مشاكل نقل البترول ، ص ٨٤.

قد تجاوزت الطاقة الكاملة له وهى ٨٠ مليون طن سنويا ، بـــل ان الاقبال المتزايد قد يقتضى مد خط آخر محازيا لخط سوميد وتكلفة نقل البرميل كالاتى :

النقل بحرا من الخليج العربى الى السويس	١٢ سنتا
+ رسوم المرور التقديرى فى الخـــط	٢٠ سنتا
+ النقل برا من الاسكندرية الى جنوب اوربا	١٣ سنتا
المجمـــوع	٤٥ سنتا

بينما نجد تكلفة نقل البرميل بحرا حول رأس الرجاء الصالـــح لاوربا = ٦٠ سنتا . وعلى هذا يوفر خط سوميد فى التكاليـــف ويتغلب على مشكلة عجز قناة السويس عن استقبال الناقلات العملاقة حيث تستطيع هذه تسليم حمولاتها للخط عند السويس لينقلها بدوره الى شاطئ البحر المتوسط، وهو أيضا يتيح الفرصة للناقـــلات العملاقة أن توزع حمولتها على ناقلات أصغر عند الطرف الآخر حسب حاجة الاسواق [1].

٢ - خط بترولين Petro.Line

يبدأ عند بقيق بالمملكة السعودية وينتهى عند ميناء ينبع السعودى على البحر الأحمر . وتم تشغيله فى عام ١٩٨١ وتبلغ طاقته ٦ر- مليون برميل يوميا وطاقة الخط القصوى ٨٥ر١ مليون برميـــل

(١) دكتور صديق عفيفى، تسويق البترول ص٤٨ - ٤٨١.

يوميا ، وطول الخط ١٢٠٠ كيلومتر وقطره ٤٨ بوصة .

ورأت الحكومة السعودية أن هذا الخط متسق مع خط سوميد بمصر . ويتيح منفذا بديلا للبترول السعودى على البحر الأحمر اذا حدث أى طارىء فى رأس تنوره على الخليج العربى (١).

وهذا حدث بالفعل بعد الحرب العراقية الايرانية ١٩٨٠ واستمرارها حتى الآن ادى الى تدعيم هذا الخط،فهناك مشروع لزيادة طاقة " خط بترولين" ليصل الى ٣ مليون برميل يوميا وليكون الخط جاهزا بطاقته الجديدة فى مطلع عام ١٩٨٧،خاصة وأن هناك وصلة من حقول البترول العراقية الى هذا الخط بدأت العمل فى اكتوبر ١٩٨٥. وهذا الأمر يعطى الدلالة بتوقع استعادة حركة الناقلات فى قناة السويس لمعدلاتها العادية ،وزيادتها مرة أخرى خلال السنوات القادمة حيث سينقل " خط بترولين" جزءا من بترول الخليج الى البحر الأحمر قرب مدخل قناة السويس ، ولكن سيبرز خط سوميد كمنافس لقناة السويس فى نقل هذا البترول .

٣ – خط انابيب العراق – تركيا (١٩٧٧) Irtup

ويبدأ هذا الخط من كركوك (بالعراق) وينتهى عند ديرتيول Doryyol (بتركيا). ويبلغ طول هذا الخط ٩٨٠ كم

(١) المرجع السابق ، ص ٤٨١.

وتم تشغيله فى عام ١٩٧٧، وطاقته الحالية ٩ر- برميل فى اليوم وفى المستقبل يمكن زيادته الى ٢ر١ مليون برميل يوميا ٠

ولا شك ان القناة تفقد هذه الكمية التى تضخها العراق عبر الانابيب الى تركيا ٠

والملاحظ ان دول الخليج تحاول تحاشى استخدام مضيق هرمز، فالعراق يحاول فى اتجاهات ثلاثة لمد خطوط الانابيب لنقل بتروله بعيدا عن الخليج فهو يزيد من طاقة خطه الى تركيا، وينشىء وصله الى خط بترولين الذى يمتد الى البحر الاحمر، ويفكر رغم الصعوبات الأمنية فى خط انابيب الى ميناء العقبة الاردنى ٠

٤ - الخط الاسرائيلى : ايلات - اشدود (١٩٦٩)

ويبلغ طوله ١٧٠ ميلا(٢٧٢كيلومتر) ويمتد فى معظم أجزائه موازيا لخط ايلات حيفا (٤١٣كيلومتر وقطره ١٦ بوصة وطاقته ١٠٠ برميل / يوم ويقوم بتغذية معمل تكرير حيفا) ٠

وقد بدأ تشغيل خط ايلات - اشدود فى أواخر عام ١٩٦٩ بطاقة قدرها ٨٣٠ ألف برميل يوميا (٦٩ مليون طن فى السنة)، ويمكن زيادتها الى ٢ر١ مليون برميل فى اليوم ٠ واعتمد هذا الخط اساسا على البترول الايرانى (حتى نهاية عهد الشاه)٠ وكان هدف اسرائيل فى بنائه أن تستفيد من غلق قناة السويس وان تجعل من أراضيها معبرا للبترول العربى ٠

وعلى أية حال فان قدرة هذا الخط الاسرائيلى على البقاء غير معروفة كما يقول اوديل Odell (١) لأن أى دولة عربية لم تقبل مرور بترولها خلاله .

ومن الممكن استخدام هذا الخط فى نقل الزيت السوفيتى من الشمال الى الجنوب فى طريقه الى الهند واليابان وأسواق الشرق الأوسط الأخرى . ولكن هذا يتوقف على الاستراتيجيات السوفيتية فى الشرق الاوسط . ومن ثم فان امكانيات استخدام الخط الاسرائيلى للنفط ستبقى ضئيلة (٢).

ثانيا : خطوط انابيب نقل البترول تم اغلاقها :

١ - خط كركوك بانياس (سوريا) I P C ويبدأ من كركوك فى العراق وينتهى فى بانياس بسوريا.

خط كركوك - طرابلس (بلبنان) ويبدأ من كركوك فى العراق وينتهى فى لبنان .

وكانت طاقته القصوى ٢ر١ مليون برميل/ يوم. وطول خط كركوك/ طرابلس / بانياس ٨٩٠ كيلومتر .

(١) أحد الخبراء فى مشاكل البترول

Odel, Peter, Oil and world power, Rotterdam 1975. P.P. 169 - 170.

(٢) دكتور محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل البترول، ص ٥٧، وراجع أيضا د. محمد طلعت الغنيمى ، البترول العربى وازمة الشرق الاوسط، سلسلة كتاب الساعة رقم ٥، ١٩٧٤، ص ١٥٨-١٥٩.

وقد أغلق الخطان فى ابريل ١٩٨٢٠

٢ - خط الظهران - صيدا (TAP)

ويبدأ من الظهران فى السعودية وينتهى فى صيدا بلبنـــان وطاقته القصوى ٥ر- مليون برميل فى اليوم٠ وطول الخط ١٢٠٠كــم وقد أغلق فى فبراير ١٩٧٥٠

٣ - خط ايلات - عسقلان :

ويبدأ من ايلات وينتهى فى ميناء عسقلان باسرائيل، وطاقته بلغت مليون برميل فى اليوم وطول الخط ٢٥٠كم وقطره ٤٢ بوصة ٠

٤ - خط كركوك - حيفا :

أغلق عام ١٩٤٨ بسبب قيام دولة اسرائيل ٠

٥ - خط التابلاين :

ويبلغ طوله ١٠٧٠ ميلا ويبدأ من ابقيق بالسعودية وينتهى فى صيدا بلبنان ،وقطره ٣١ بوصه وطاقته نصف مليون برميـــل يوميا٠ وقد توقف الخط عدة مرات ١٩٦٧و١٩٦٩و١٩٧٧ فأغلقتـــه السعودية وتوقف نهائيا عن العمل فى فبراير ١٩٧٥ لظـــروف اقتصادية ٠

ثالثا : خطوط انابيب مقترحة :

١ - خطوط انابيب فى العراق

أ - وتبدأ من العراق وتنتهى فى تركيبا وتقدر طاقته نصف

مليون برميل فى اليوم وطول الخط ٩٨٠ كم وقطره ١٦ بوصه .

ب - خط يبدأ من العراق وينتهى فى السعودية فى ميناء ينبع وطوله ٦٢٠ كم وقطره ٤٨ بوصة وطاقته القصوى ستبلغ ٦ ر١ مليون برميل فى اليوم وقد تم افتتاحه فى اكتوبر ١٩٨٥.

جـ - خط من العراق وينتهى فى الاردن على خليج العقبة ويبلغ طوله ١٢٠٠ كم وطاقته من مليون الى مليون ونصف برميل يوميا ولكنه مازال تحت الدراسة .

٢ - مشروع خط انابيب عبر افريقيا Trans - Africa

(البحر الاحمر - المحيط الاطلنطى)

تعريف بالخط :

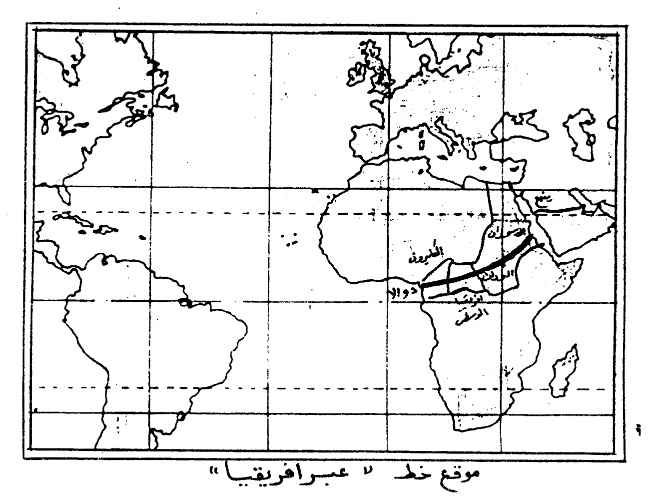
١ - سيقوم الخط بنقل البترول من البحر الاحمر الى المحيط الاطلنطى عبر افريقيا ،حيث سيبدأ من ميناء قرب بورسودان على البحر الاحمر مخترقا السودان وأفريقيا الوسطى والكاميرون الى ميناء دوالا على المحيط الاطلنطى .

٢ - بدأت فكرة انشاء الخط أثناء غلق قناة السويس بعد حرب ١٩٦٧ لدى مجموعة من المستثمرين وذلك لضمان تدفق البترول الى أسواق الغرب من الخليج العربى وتفادى مشاكل الحروب فى المنطقة وخفض تكلفة نقل البترول بالمقارنة بالنقل البحرى.

٣ - يبلغ طول الخط ٣٦٠٠ كم ،ويتكون منخطين من الانابيب بقطر ٥٦ بوصة لكل خط وبطاقة قصوى ٤ مليون برميل يوميا (حوالى ٢٠٠ مليون طن سنويا)٠

٤ - ستقوم شركة امريكية بتنفيذ الخط وتسهم معها امريكا ودول السوقالاوروبية وسيبدأ العمل فى انشائه عام١٩٨٥ ويستغرق حوالى ١٠ سنوات،ولقد وقعت حكومة السدوان عقدا مع الشركة الامريكية فى يوليو ١٩٨٤ وذلك للبدء فى المرحلة الاولى من الخط داخل السودان٠

وتبين الخريطة التالية موقع الخط بالنسبة للطرق الاخرى بمنطقة الشرق الأوسط وافريقيا ٠



موقع خط " عبرافريقيا "

طبيعة الخط ودوره :

ان من الممكن فهم طبيعة خط"عبرافريقيا" ودوره فىالمنطقة من تناول تلكالمعلومات القليلة التى وردت عنه ،ومن خلال تلك النقاط التحليلية التالية :

١ - يعتبر تنفيذ هذا الخط بديلا استراتيجيا لقناة السويس وخط سوميد الى جانب انه منافسا لهما خاصة بالنسبة للبترول المتجه من الخليج العربى الى امريكا والكاريبى كما انالخط سيكون البديل الاقتصادى لطريق رأس الرجاء .

٢ - حتى يمكن لهذا الخط تفادى مخاطر الحروب فى منطقة الخليج العربى فانه يجب نقل البترول الى مدخهعلى البحر الاحمر ومن خلال السعودية بخط انابيب آخر،وليكن خط بترولينالذى يصب فى ينبع التى تبعد عن بداية خط " عبر افريقيا" عند بورسودان بحوالى ٣٢٠ ميل بحرى ،يمكن النقل خلالها بالناقلات ،وان ذلك يستلزم زيادة طاقة خط بترولين لتتناسب مع طاقة الخط المقترح ،ولكنوصول البترول من الخليج العربى خلال خط بتورلين الى ينبع يجعل من قناة السويس أو سوميد الطريق الأكثر اقتصادا من خط " عبر افريقيا" أو رأس الرجاء .

٣ - تبلغ طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا ،فى حين بلغت صادرات الخليج العربى فى عام ٨٣ الى البحرالمتوسط ٣٨ مليون طن والى شمال غرب أوربا ١٠٤ مليون طن والى امريكا الشمالية

٢٥ مليون طن ومن المتوقع ان تقل تلك الصادرات في المستقبل ، أي أن طاقة الخط يمكن أن تستوعب كل صادرات الخليج الى الغرب دون اعتبار لطاقة طرق النقل الاخرى بالمنطقة .

٤ - سيساهم الخط في زيادة الفائض في سوق الناقلات ، والذي بلغ عام ٨٣ حوالى ١٣٠ مليون طن ساكن ، منها حوالى ١٠٠ مليون طن ساكن للناقلات العملاقة الأكبر من ١٥٠ ألف طن ساكن ، وسيظهر هذا الفائض الذي سيضيفه الخط الى سوق الناقلات في الاحجام الصغيرة والمتوسطة وهي الاحجام التي يعتبر الخط منافسا للطرق الأخرى اذا تم نقل البترول عليها .

٥ - تصل المبالغ التي ستدفع للدول الثلاث التي سيمر خلالها خط " عبرافريقيا " كرسوم لتواجد الخط بأراضيها حوالى ١٢٠ مليون دولار ، مما سيحمل طن البترول المار في الخط حوالى ٦ر. دولار لتغطية تلك المبالغ فقط (باعتبار طاقة الخط ٢٠٠ مليون طن سنويا) . كما أن تكاليف تشغيل خط بهذا الحجم (١٠ محطات ضخ ، ٣٦٠٠ كم انابيب) يتكون عالية بالاضافة الى ارتفاع تكاليف الانشاء (١٠ مليار دولار) وضرورة ملء الخط بالبترول قبل التشغيل مما سيضيف حوالى ٥ر٢ مليار دولار اخرى الى تكاليف الانشاء ، ويتطلب هذا فرض رسوم عالية للخط بالمقارنة برسوم خطوط الانابيب لتغطية

كل تلك المصاريف واعطاء عائد معقول على رأس المال .

تأثير الخط على قناة السويس :

١ - ان تنفيذ خط " عبر افريقيا " يوف يجتذب كميات البترول التى تعبر القناة متجهة من الخليج العربى الى أمريكا بما يوفره هذا الخط فى تكاليف النقل الى تلك المنطقة خاصة بالنسبة لأحجام الناقلات الصغيرة والمتوسط حتى ١٥٠ ألف طن ساكن وهى الاحجام المحملة التى يمكن ان تستقبلها تلك المنطقة ،وهى أيضا الاحجام التى تمر بالقناة محملة الى الشمال .وتبلغ كمية البترول المتجهة من الخليج الى امريكا الشمالية عبر القناة حوالى ٣ مليون طن(٥٪ من البترول الخام الذى يمر فى القناة شمالا).

٢ - ان حركة مرور الناقلات الفارغة العائدة عن طريق القناة الى الخليج يمكن ان تنخفض نتيجة تشغيل هذا الخط ،خاصة الناقلات ذات الاحجام الصغيرة القادمة من البحر المتوسط والاحجام الصغيرة والمتوسطة القادمة من شمال غرب اوروبا وأمريكا لأن الخط يمثل الطرق الأقل تكلفة بالمقارنة بطرق رأس الرجاء / القناة .

٣ - ان زيادة الفائض فى سوق الناقلات الصغيرة والمتوسطة والتى سيسببها انشاء الخط ستؤدى الى كساد سوق تلك الأحجام من الناقلات وهبوط قيم نولون تأجيرها مما سيستدعى تخفيض رسوم عبور تلك الناقلات فى القناة حتى تستطيع منافسة الخط .

٤ - ان تنفيذ خط" عبرافريقيا" يعتبر اختصارا لعملية الدوران حول رأس الرجاء،خاصة للناقلات المتجهة الى امريكا والكاريبى وهو يعد بديلا استراتيجيا لا بديلا اقتصاديا للقناة وسوميد .

٥ - ان الخط يمكنه جذب البترول المتجه من الخليج العربى الى امريكا والكاريبى والذى يمر عبر القناة وخط سوميد خاصة المنقول على الناقلات الصغيرة والمتوسطة،وجذب البترول المنقول عن طريق رأس الرجاء الى البحر المتوسط وشمال غرب اوروبا وأمريكا والكاريبى على الناقلات الصغيرة والمتوسطة. وهذا سيؤدى الى زيادة الفائض فى سوق تلك الأحجام من الناقلات .

٦ - ان الطاقة الحالية والمستقبلية لخطوط انابيب البترول العاملة فى الشرق الاوسط تكفى لنقل كل صادرات المنطقة الى دول الغرب بصرف النظر عن طرق النقل البحرى الأخرى.

٣ - خط انابيب ايران - خليج عمان :

وسيبدأ هذا الخط منجاشران Gashran بايران وينتهى الى خليج عمان ويبلغ طوله ١٢٠٠ كم وهو مازال تحت الدراسة .

اثر حرب الخليج على حركة نقل البترول فى القناة :

أدى استمرار حرب الخليج(١٩٨٠) بين العراق وايـــــران وتصاعدها فى السنوات الأخيرة الى بعض الانعكاسات فى المنطقـــة مثل تفجيرات الالغام فى البحر الاحمر خلال شهرى مايو ويوليـــو عام ١٩٨٤ وحرب الناقلات التى ادت الى ارتفاع ..اقساط التأميـــن على الناقلات المتجهة الى الخليج وتبوطؤ النمو الاقتصادى فـــى دول المنطقة بسبب الحرب من جهة وضعف السوق البتروليـــــة وانخفاض اسعارالبترول وعائداته من جهة أخرى . ونتج عن كـــل ذلك انخفاض حركة ناقلات البترول فى قناة السويس وذلك منـــذ النصف الاول من عام ١٩٨٤ وبلغت نسبة النقص فى النصف الاول مـــن عام ١٩٨٥ مقارنة بنفس الفترة من عام ١٩٨٤ حوالى ١٧ ٪[١].كما أن تحول الصادرات العراقية من البترول الىخط الانابيب العراق تركيا (طاقته الحالية ٩ر- مليون برميل يوميا وستصل فـــى المستقبل الى ٢ر١مليون برميل يوميا) قللتالى حد كبير مـــرور البترول العراقى فى القناة .

---

(١) نشرة هيئة قناة السويس السنوية لعام ١٩٨٥.

لقد بدأت شبكة الانابيب عبر الاراضى المصرية (السوميد) وعبر سوريا وتركيا والاردن تشكل البديل الجاهز لقناة السويس كشريان حيوى للبترول . وفى نفس الوقت هناك مشروع لزيادة طاقة خط بترولين الذى يصب بترول الخليج فى ميناء ينبع السعودى على البحر الاحمر لتصل الى ٣ مليون برميل يوميا (طاقته الحالية ١ر٨٥ مليون برميل يوميا) ليكون الخط جاهزا بطاقته الجديدة فى مطلع عام ١٩٨٧ خاصة وان هناك وصلة من حقول البترول العراقية الى هذا الخط بدأت العمل فى اكتوبر ١٩٨٥ ، وهذا يعطى الاشارة بتوقع استعادة حركة الناقلات فى قناة السويس لمعدلاتها العادية وزيادتها مرة اخرى خلال السنوات القادمة حيث سينقل خط بترولين جزءا من بترول الخليج الى البحر الأحمر قرب مدخل القناة .

ونجد أيضا ان دول الخليج تحاول تحاشى مضيق هرمز[١] . فالعراق يحاول فى اتجاهات ثلاثة لمد خطوط انابيب لنقل بتروله بعيدا عن الخليج فهو يزيد من طاقة خطه الى تركيا وينشىء وصلة الى خط بترولين الذى يمتد للبحر الاحمر ويفكر فى خط انابيب الى ميناء العقبة الأردنى .

---

(١) يتراوح عرض مضيق هرمز مابين ٣٨ الى ٥٥ كم ويصل منطقة الخليج العربى بخليج عمان والمحيط الهندى ويمر بمضيق هرمز حوالى ٨٠ ٪ من صادرات الخليج من البترول (١٩٨٤) والباقى من صادرات الخليج يتم نقلها عن طريق خطوط ====

ايـــران :

اتخذت ثلاث محاور لنقل بترولها :

١ - تقوم ناقلات بترول صغيرة مكوكية من موانيها الى ناقلات عملاقة ترسو خارج الخليج .

٢ - مد خط انابيب من حقولها الى خليج عمان .

٣ - مد خط انابيب عبر تركيا ليصب فى البحر الاسود رغم تكلفته العالية .

الكويـــت :

اختارت انشاء جسر خاص لنقل بترولها الى ناقلات عملاقة ترسو على سواحل الامارات العربية بواسطة ناقلات صغيرة حتى تهرب من رسوم التامين الباهظة .

السعوديـة :

خزنت بترولها فى ناقلات عائمة ترسو فى المياه العمانية كذلك خزنت كميات من البترول فى مكامن ملحية بالقرب من ينبع وكذلك مدت من قبل خط بترولين .

= الانابيـــب :

أ - خط العراق - تركيا (٩ر- مليون برميل/يوم عام ١٩٨٤).
ب - خط بترولين عبر السعودية الى ميناء ينبع (حوالى ٦ر- مليون برميل / يوم عام ١٩٨٤).

الامـــــارات :

مدت خط انابيب الى شاطئها على خليج عمان لتفادى مضيق هرمز

خطوط انابيب بعيدة عن مناطق الصراع فى الخليج :

أدت حرب الخليج الى تشجيع الاتجاه نحو بناء خطوط انابيب جديدة لنقل البترول عبر طرق بعيدة آمنة من مناطق الصـــــــراع والتوتر فى الخليج . ويتم هذا بتصدير البترول عن طريق مجموعة من خطوط الانابيب التى تخرج من الخليج الى شواطئ البحر الاحمر او المحيط الهادى أو البحر المتوسط بعيدة عن منطقة الصراع فـى الخليج العربى .

((تم بحمد الله وتوفيقه))

المراجع العربية والاجنبية

١ – وثائق غير منشورة (باللغة العربية).

٢ – وثائق غير منشورة (باللغة الاجنبية).

٣ – الدوريات والصحف (باللغة العربية والاجنبية).

٤ – الكتب باللغة العربية

٥ – الكتب بلغات اجنبية .

٦ – رسائل جامعية غير منشورة .

المراجـــــع

أولا : الوثائق غير المنشورة :

أ - باللغة العربية :

وثائق دار الوثائق القومية بالقلعة وتشمل :

١ - محافظ مجلس الوزراء عن " قناة السويس " وعددها ١١ محفظة .

٢ - محافظ عن " قناة السويس " وعددها ١٤٤ محفظة (١٨١٦ - ١٩١٦) .

ب - باللغات الاجنبية (دار الوثائق القومية البريطانية بلندن :

Unpiblished state papers

a - (Turkey) F.O. 78 Series .
Diplomatic correspendence between foreign office and British agency.
Cairo(1877 - 1905).Public Record office (P.R.O)

b - F.O/423." Suez Canal".P.R.O

c - Cabinet papers,37,38,P.R.O

d - Ministry of Transport document.
M.T.File 9.P.R.O.

ثانيا : الوثائق المنشورة :

أ - باللغة العربية :

١ - بطرس بطرس غالى(دكتور) : قناة السويس ومشكلاتها (١٨٥٤-١٩٥٧) القاهرة ، الجمعية المصرية للقانون الدولى ، ١٩٥٨.

٢ - عبد العزيز الشناوى(دكتور) ،وجلال يحيى (دكتور) : وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر دار المعارف،١٩٥٦.

ب - باللغات الاجنبية :

1- Documents Diplomatiques Français, (1871 - 1914) .

2 - parliamentary papers "presented to both houses of parliament, by commend of her Majesty on Egypt´s affairs."Corespondence respecting the Suez Canal" .Volumes(1883 - 1904).

3 - Hansard parliamentary Debates.

ثالثا : الدوريات والصحف :

أ - باللغة العربية :

١ - نشرات هيئة قناة السويس الشهرية والسنوية .
٢ - مجلة العربى العدد ٣٢٣.
٣ - اعداد من صحيفتى الاخبار والأهرام .
٤ - مجلة كلية آداب القاهرة ،مجلد ١٨ العدد ٢ ديسمبر ١٩٥٦ (مقال عن نقل البترول فى قناة السويس) .

ب - باللغات الاجنبية :

Le Canal De Suez.Bulletim Décadaire de la compagnie Universelle du Canal.

رابعا : الكتب باللغة العربية :

١ - ابراهيم امين غالى : سيناء المصرية عبر التاريخ. الهيئة العامة للكتاب ١٩٧٦.

٢ - ارنستو كينز : قناة السويس مترجمة. كتب سياسية الكتاب ٢١ (١٩٥٧).

٣ - السيد حسين جلال (دكتور): الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢). الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩.

٤ - السيد حسين جلال (دكتور) : السفينة والنقل البحرى. دار المعارف ١٩٨٦.

٥ - ———— : قناة السويس والنقل البحرى العالمى ، بحث منشور بمجلة البحوث الاقتصادية بالاكاديمية العربية للنقل البحرى .

٦ - بيير رينوفان : تاريخ العلاقات الدولية. الجزء الاول ترجمة د. جلال يحيى. دار المعارف ١٩٦٨.

٧ - جاك تاجر وجورج جندى : اسماعيل كما تصوره الوثائق، القاهرة ١٩٤٧.

٨ - جلال يحيى (دكتور) ، محمد نصر مهنا (دكتور): مشكلة قناة بانام والاستراتيجية الدولية. الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٨٠.

٩ - عبد العزيز الشناوى (دكتور) :قناة السويس والتيارات السياسية التى احاطت بانشائها. من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية (جامعة الدول العربية) ١٩٧١.

١٠ - صديق عفيفى : تسويق البترول .

١١ - محمدعبدالرحمن برج(دكتور): قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية - دار الكاتب العربى للطباعة والنشر، ١٩٦٨.

١٢ - ―――――― : قناة السويس فى ١٠٠ عام "سلسلة كتب اقرأ، العدد ٣٢٢ دار المعارف٦٩

١٣ - محمد سليمان هدى (دكتور) : اقتصاديات النقل البحرى . دار الجامعات ، ١٩٨٥.

١٤ - محمدعبدالمجيدعامر(دكتور): مشاكل نقل بترول العرب ،منشأة المعارف ، ١٩٨٢.

١٥ - محمودصالح منسى(دكتور): مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس القاهرة. دار الاتحاد العربى للطباعة ، ١٩٦١.

١٦ - محمدعلى الداود(دكتور) : الخليج العربى والعلاقات الدولية، ج١(١٨٩٠ -١٩١٤)، دار المعرفة.

١٧ - مصطفى خليل(دكتور) : تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى ،ج١،منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٧٠.

١٨ - موسوعة القضية الفلسطينية : ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية، ج١ ،

١٩ - محمد مصطفى صفوت : انجلترا وقناة السويس.

كتب باللغات الاجنبية :

- Alfred Dudly Evans, Transport its history and economics. London, 1946.
- Day Clive, A history of commerce.London,1914.
- Earl Ddward,Turkey, The great powers and Bagdad railway,A study in imperialism. Russel 1966.
- Farnie,D.East and west of Suez. Suez canal and its history.(1854 - 1956).Oxford.1969.
- Hallberh., Charles,W., The Suez canal Colombia 1931.
- Krause, Alexis,Russia in Asia.(1855 - 1899), London . 1899.
- Mark Strage, Cape to Cairo, London.1977.
- Moon,Parker Tomas,PR.D., Imperialism and world ploitics.N.Y.1942.
- Wallace,D.,Hachenzie, Egypt and the Egyption question. London , 1883.
- Wilsom,Arnold, The Suez canal, its past present and future. London, 1939.

رسائل جامعية غير منشورة :

السيد حسين جلال ـ الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٨٣ ـ ١٩٠٤) ،رسالة دكتوراه من كلية آداب الاسكندرية ١٩٨١) .

بيان توضيحي للاختصارات التي وردت في هوامش البحث

الاختصار	توضيحه
Bulletin Décadaire	Le Canal De Suez.Bulletin Décad aire de la Compagnie Universselle du Canal Maritine de Suez.
British S.C.D	British Suez,Canal Directors in Suez Canal company.
B.T.	Board of Trade
CAB	Cabinet papers
C.i.D	Papers of the committe of imperial defence.
D.D.F	Documents Diplamatiques Français.
F.O	The Records of the foreign office.
P.R.O	Public record office
P & O	Penisular and oriental steam navigation .
Parl,Pap.	Parlianentary papers, presented to both houses of parliament, by command of her Majesty on Egyptś affair.

فهرست الموضوعـــــات

رقم الايداع ٨٧/٣٣١١
طبع بمطبعة التونى بالاسكندرية